

- f) referencefarver:
- blå: Pantone Reflex Blue
 - gul: Pantone Yellow.

3. HARMONISERET SUPPLERENDE ATTEST

Den harmoniserede supplerende attest indeholder:

9. navn og adresse på de jernbanevirksomheder, for hvis regning lokomotivføreren har tilladelse til at køre
10. de kategorier, som attesten gælder for
11. den type rullende materiel, indehaveren har tilladelse til at fremføre
12. de strækninger, indehaveren har tilladelse til at køre på
13. eventuelle supplerende eller begrænsende påtegninger.

4. DATA, DER OPTAGES I DE NATIONALE REGISTRE

a) Data om certifikatet

14. Data om kontrol med kravene i artikel 8
15. Data om kontrol med kravene i artikel 9
16. Data om kontrol med kravene i artikel 10
17. Data om kontrol med kravene i artikel 11, stk. 1 og 2
18. Data om periodisk kontrol, jf. artikel 14

b) Data om den harmoniserede supplerende attest

19. Data om jernbanevirksomheden (tilladt rullende materiel, jf. artikel 11, stk. 3, tilladt trafik, uddannelse i tilknytning til sikkerhedsledelsessystemet)
20. Data om kontrol med kravene i artikel 11, stk. 4: tilladt infrastruktur (henvisning til infrastrukturregistret, jf. direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF, artikel 24)
21. Data om periodisk kontrol, jf. artikel 14

BILAG II

Lokomotivførerens opgaver

1. At foretage den foreskrevne kontrol inden afgang, herunder navnlig af køretøjets last- og trækkapacitet.
2. At medvirke til afprøvning af bremsernes effektivitet.
3. At køre lokomotiver kompetent og sikkert under iagttagelse af signaler, hastighedsgrænser og køreplan.
4. At anvende og kontrollere det automatisk bremsesystem, togstyringssystemet, og at iagttage og betjene instrumenterne.
5. At opdage og lokalisere tekniske fejl og driftsforstyrrelser samt usædvanlige tildragelser under rejsen hurtigst muligt og i givet fald at undersøge vognene for at finde skader og mangler, beskytte toget og tilkalde hjælp udefra.
6. At afhjælpe mindre forstyrrelser og tage skridt til at iværksætte reparationsarbejder hvis der opstår mere alvorlige fejl på køretøjerne.
7. Standse og henstille toget sikkert.
8. At aflægge rapport om gennemførelsen af en tur mundtligt, skriftligt eller via et edb-system. Særlig i tilfælde af usædvanlige tildragelser skal der aflægges præcise rapporter.

BILAG III **GRUNDLÆGGENDE KRAV**

1. FORUDSÆTNINGER

- Mindst 9 års skolegang til og med sekundærtrinnet fulgt af 2-3 års uddannelse inden for de tekniske fag eller som lærling eller inden for handelsfagene.
- alternativ: mindst 12 års skolegang.

2. MINDSTEINDHOLD AF UNDERSØGELSERNE FØR ANSÆTTELSE

2.1. Helbredsundersøgelser

- generel lægeundersøgelse
- undersøgelse af sansefunktioner (syn, hørelse, farvesans)
- analyse af blod- eller urinprøve for at undersøge for sukkersyge (diabetes mellitus) og andre helbredstilstande efter indikation fra den kliniske undersøgelse
- elektrokardiogram i hvile
- test for forbudte stoffer.

2.2. Psykologiske undersøgelser

Formålet med de psykologiske undersøgelser er at hjælpe jernbanevirksomheden med at ansætte og forvalte personale, som har de kognitive, psykomotoriske, adfærdsmæssige og personlighedsmæssige egenskaber, der gør dem egnede til at udføre deres opgaver uden risiko.

Ved fastlæggelsen af indholdet af den psykologiske undersøgelse skal psykologen mindst tage hensyn til følgende kriterier, som er relevante for de enkelte sikkerhedsfunktioner:

- kognitive egenskaber: opmærksomhed og koncentration, hukommelse, opfattelsesevne, dømmekraft, kommunikationsevne
- psykomotoriske egenskaber: reaktionshastighed, koordinering af bevægelser
- adfærds- og personlighedsmæssige egenskaber: følelsesmæssig selvkontrol, adfærdsmæssig pålidelighed, selvstændighed, samvittighedsfuldhed.

Hvis psykologen udelader et af ovennævnte kriterier, skal beslutningen herom begrundes og dokumenteres.

3. PERIODISKE UNDERSØGELSER EFTER ANSÆTTELSEN

Bedriftslægen skal udover den i artikel 14, stk. 1, anførte hyppighed, tilrettelægge hyppigere lægeundersøgelser, hvis den ansattes helbredstilstand kræver det.

3.1. Mindsteindhold af de periodiske undersøgelser efter ansættelsen

Hvis den ansatte opfylder kriterierne ved undersøgelsen forud for ansættelsen, skal de specialiserede periodiske undersøgelser mindst omfatte:

- generel lægeundersøgelse
- undersøgelse af sansefunktioner (syn, hørelse, farvesans)
- analyse af blod- eller urinprøve for at undersøge for sukkersyge (diabetes mellitus) og andre helbredstilstande efter indikation fra den kliniske undersøgelse
- test for forbudte stoffer, hvis den kliniske undersøgelse indikerer det.

Hvis lokomotivføreren er over 40 år, kræves der endvidere elektrokardiogram i hvile.

3.2. Kontrol af fysisk egnethed

Den fysiske egnethed kontrolleres regelmæssigt og efter arbejdsulykke. Virksomhedens læge eller lægetjeneste kan beslutte at udføre en supplerende lægeundersøgelse, særlig efter en fraværperiode på tredive dage på grund af sygdom. Arbejdsgiveren kan bede lægen om at kontrollere lokomotivførerens fysiske egnethed, hvis han har været nødt til at tage denne ud af tjenesten af sikkerhedsgrunde.

Lokomotivføreren må på intet tidspunkt under tjenesten være påvirket af et stof, der kan påvirke hans koncentrationsevne, årvågenhed eller adfærd.

4. MEDICINSKE KRAV

4.1. Generelle krav

Personalet må ikke have noget helbredsproblem eller være under en medicinsk behandling, der kan forårsage:

- pludselig bevidstløshed
- nedsat opmærksomhed eller koncentration
- pludseligt tab af arbejdsevnen
- tab af balance eller koordinationsevne
- betydelig begrænsning af bevægelsesevnen.

4.2. Syn

Der stilles følgende krav til synsevnen:

- Synsstyrke på afstand med eller uden korrektion: 0,8; mindst 0,3 på det svagest seende øje.
- Maksimalværdier for korrigerende linser: langsynethed +5 / nærsynethed -8. Der kan gøres undtagelser i exceptionelle tilfælde og efter udtalelse fra en øjenlæge. Derefter træffer bedriftslægen afgørelse.
- Synsstyrke ved nærblik og på mellemlang afstand: tilstrækkelig med eller uden korrektion.
- Kontaktlinser er tilladt.
- Normalt farvesyn. Der anvendes en anerkendt test, f.eks. Ishihara, suppleret af en anden anerkendt test, hvis det kræves.
- Synsfelt: fuldt.
- Syn på begge øjne: fyldestgørende.
- Binokulært syn: fyldestgørende.
- Kontrastfølsomhed: god.
- Ingen fremadskridende øjensygdom.
- Øjenimplantater, keratotomi og keratektomi er kun tilladt, hvis de kontrolleres årligt eller med en hyppighed som bedriftslægen fastsætter.

4.3. Hørelse

Tilstrækkelig hørelse bekræftet ved audiogram, dvs.:

- Hørelsen skal være tilstrækkelig til, at lokomotivføreren kan føre en telefonsamtale samt høre alarmtoner og radiobudskaber.

Følgende værdier skal anses for vejledende:

- Hørenedsættelsen må ikke være større end 40 dB ved 500 og 1 000 Hz.
- Hørenedsættelsen må ikke være større end 45 dB ved 2 000 Hz for det øre, hvor hørelsen ved luftledning er dårligst.

4.4. Graviditet

Ved lav tolerance eller patologisk tilstand skal graviditet anses som grund til midlertidig udelukkelse for lokomotivførere. Bedriftslægen (som ovenfor defineret) skal forvise sig om, at lovregler om beskyttelse af gravide ansatte finder anvendelse.

4.5. Særlige helbredskrav til lokomotivførere

4.5.1. Syn

- Synsstyrke på afstand med eller uden korrektion: 1,2; mindst 0,5 på det svagest seende øje.
- Evne til at modstå blænding.
- Farvede kontaktlinser og fotokromatiske glas må ikke benyttes. Linser med UV-filter må godt benyttes.

4.5.2. Hørelse og samtale

- Ingen anomali i det vestibulære sanseapparat.
- Ingen kroniske talevanskeligheder (jf. nødvendigheden af høj og klar udveksling af meddelelser).
- Ingen brug af høreapparat.

4.5.3. Antropometri

Personalets legemsmål skal være passende for en sikker anvendelse af det rullende materiel. Der må ikke stilles krav om eller gives tilladelse til, at lokomotivførerne betjener særlige typer rullende materiel, hvis deres højde, vægt eller andre egenskaber ville medføre risiko.

5. SPROGPRØVE

Personale, der er beskæftiget med at kontrollere jernbanetrafikken, skal kunne anvende de meddelelser og den kommunikationsmetode, der er anført i TSI'en "driftsforhold".

Lokomotivførere og andet jernbanepersonale, der skal kommunikere med infrastrukturforvalteren om sikkerhedskritiske spørgsmål skal have sprogfærdigheder på det sprog, der opgives af den pågældende infrastrukturforvalter. Sprogfærdigheden skal give mulighed for aktiv og effektiv kommunikation i rutinemæssige situationer, svigtsituationer og nødsituationer.

BILAG IV

FAGLIGE KVALIFIKATIONER

Generelt uddannelsesprogram og undervisningsmetode

1. INDLEDNING

Kursernes indhold og tilrettelæggelse:

- Indledning om jernbanevirksomheden og stillingen, herunder førstehjælp og sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen.
- Driftsregler og reglement om trafiksikkerhed.
- Tekniske systemer (infrastruktur og rullende materiel), idet hovedvægten lægges på signalerne, bremsesystemet og togstyringssystemet, klargøring af tog med opdagelse af mangler samt reparationer. Afgørelse om lokomotivets driftsegnethed.
- Kommunikation; uddannelse i brug af højtalersystemet til orientering af de rejsende.
- Oparbejdelse af kørefærdigheder: som ledsager hos en erfaren lokomotivfører, som lokomotivfører under overvågning, på simulator, som selvstændig fører af et lokomotiv.
- Oparbejdelse af kendskab til strækninger og lokale forhold. Denne del af uddannelsen kan finde sted efter opnået lokomotivførerkvalifikation, når lokomotivføreren skal gøre tjeneste i en bestemt område.
- Hændelser og usædvanlige situationer: håndtering heraf under stress og i konfliktsituationer.
- Bekæmpelse af brand.

De nødvendige kompetencer falder i tre dele:

- den generelle del, som der redegøres nærmere for i bilag V
- det rullende materiel, som der redegøres nærmere for i bilag VI
- infrastrukturen, som der redegøres nærmere for i bilag VII.

2. UNDERVISNINGSMETODE

Der kræves en god fordeling mellem teori og praksis, dvs. klasseundervisning og demonstrationer hhv. arbejds erfaring, kørsel med og uden overvågning.

Computerstøttet undervisning kan anvendes til individuel indlæring af driftsregler, signalsituationer m.v. Det må dog sikres, at der anvendes simulatorer af nyeste generation.

Simulatorer kan være et nyttigt middel i en effektiv lokomotivføreruddannelse. De bruges især til at nedsætte den nødvendige køretid på skinnerne, til at øve sig på unormale situationer og til at supplere uddannelsen på de nye lokomotivtyper.

Hvad angår erhvervelse af strækningskendskab, bør den vigtigste metode være at aspiranten ledsager en lokomotivfører på et antal ture langs strækningen, både dag og nat. Filmoptagelser af ture set fra lokomotivførerens plads kan benyttes til supplerende undervisning.

3. EKSAMEN

Som afslutning på uddannelsen skal der holdes teoretiske og praktiske prøver.

Kørefærdighederne bedømmes under køreprøver på banenettet. Simulatorer kan benyttes som supplement for at kontrollere lokomotivførerens overholdelse af driftsregler og hans præstationer i særlig vanskelige situationer.

BILAG V

PRØVE I ALMENE FAGLIGE KUNDSKABER

Generelle emner

Denne generelle uddannelse sigter mod følgende mål:

- sikkerheds- og driftsreglementer
- erhvervelse af viden om og praktiske færdigheder med hensyn til de risici, der er forbundet med jernbanedrift, og de midler, der kan tages i anvendelse for at beherske dem
- erhvervelse af viden om og praktiske færdigheder inden for en eller flere driftsformer
- erhvervelse af viden om og praktiske færdigheder inden for en eller flere typer rullende materiel.

Lokomotivføreren skal navnlig:

- kunne forstå de konkrete vilkår for udøvelse af erhvervet som lokomotivfører, hvilken betydning det har, og hvilke faglige og personlige krav det stiller (lange arbejdsperioder, fravær hjemmefra osv.)
- kunne anvende reglerne for personalets sikkerhed i praksis
- kunne kende forskel på de forskellige trækraftenheder
- have kendskab til en arbejdsmetode og kunne anvende den præcist
- kunne identificere de forskellige referencedokumenter og anvisninger (lokomotivførers regelsæt og strækningsbogen som defineret i TSI'en "driftsforhold", kørselshåndbog, reparationshåndbog osv.)
- tilpasse sin livsstil, så den bliver forenelig med et sikkerhedskritisk erhverv
- kende de foranstaltninger, der skal træffes ved ulykker med personskader
- have kendskab til de risici, der generelt er forbundet med jernbanedrift
- have kendskab til de forskellige principper for trafiksikkerhed
- beherske grundlæggende elektroteknik.

BILAG VI

PRØVE I FAGLIGE KUNDSKABER OM RULLENDE MATERIEL

Efter uddannelsen inden for rullende materiel skal lokomotivføreren kunne udføre følgende opgaver:

1. FORESKREVNE AFPRØVNINGER OG KONTROLLER INDEN AFGANG

Lokomotivføreren skal kunne:

- sætte sig ind i den foreliggende transportopgave og konsultere de relevante dokumenter
- skaffe sig den dokumentation og det udstyr, der er brug for
- kontrollere trækraftenhedens kapacitet
- kontrollere oplysningerne i trækraftenhedens dokumenter
- udføre de foreskrevne kontroller og prøvninger og derved sikre sig, at trækraftenheden kan levere den fornødne trækraft, og at sikkerhedsudstyret fungerer
- udføre eventuelt foreskreven rutinemæssig forebyggende vedligeholdelse.

2. KENDSKAB TIL RULLENDE MATERIEL

For at kunne fremføre en trækraftenhed skal lokomotivføreren kende alle de betjeningsorganer og indikatorer, der er til rådighed, herunder særlig dem, der vedrører:

- fremdriftssystemet
- bremsesystemet
- anordninger, der har betydning for trafiksikkerheden.

For at kunne detektere og lokalisere uregelmæssigheder ved det rullende materiel, afgive melding om dem, afgøre, under hvilke betingelser driften kan genoptages, og i visse tilfælde foretage et indgreb, skal lokomotivføreren kende³²

- det rullende materiels bestanddele, deres formål og vognenes særlige anordninger, herunder navnlig systemet til standsning af toget ved udluftning af hovedluftledningen
- betydningen af mærkning indvendigt og udvendigt på det rullende materiel, særlig de symboler, der bruges ved transport af farligt gods
- bestanddele, der er specielle for trækraftenheder³³

3. AFPRØVNING AF BREMSER

Lokomotivføreren skal kunne:

- kontrollere inden afgang, at togets faktiske bremsekraft som angivet i køretøjs-papirerne svarer til den bremsekraft, der er foreskrevet for strækningen
- kontrollere, at trækraftenhedens bremses fungerer, inden toget sættes i bevægelse, ved start og under kørsel.

4. KØRSELSTYPE OG MAKSIMALHASTIGHED FOR TOGET I FORHOLD TIL STRÆKNINGENS EGENSKABER

Lokomotivføreren skal kunne:

- tilegne sig de oplysninger, som han modtager før afgang
- fastlægge kørselstype og maksimalhastighed for toget ud fra variable forudsætninger som f.eks. hastighedsbegrænsninger og eventuelle signalændringer.

5. FÆRDIGHED I AT KØRE TOGET, UDEN AT ANLÆGGET ELLER MATERIELLET TAGER SKADE

Lokomotivføreren skal kunne:

- betjene alle de styrings- og kontrolanordninger, der er til rådighed, efter gældende regler

³² Særlig:
- den mekaniske konstruktion
- bremsene
- ophængningen og sammenkoblingen
- løbeværket
- sikkerhedsudstyret

³³ Særlig:
- strømaftagningsudstyr og højspændingskredsløb
- brændstoffsreservoirer, brændstofforsyningsudstyr, udstødningsudstyr
- trækraftkæden, motorerne og kraftoverføringen
- kommunikationsmidlerne (jord-til-tog-radio osv.)

- sætte toget i gang under hensyntagen til adhæsions- og effektgrænserne
- bestemme sin position på den strækning, han kører på, til enhver tid
- benytte bremsen til at nedsætte farten og standse toget under hensyntagen til det rullende materiel og anlæggene.

6. UREGELMÆSSIGHEDER

Lokomotivføreren skal kunne:

- have opmærksomheden rettet mod usædvanlige tildragelser af betydning for kørslen
- identificere tegn på uregelmæssigheder, skelne mellem dem og reagere hensigtsmæssigt alt efter, hvor betydningsfulde de er, og under alle omstændigheder tage størst hensyn til banetraffikkens og personers sikkerhed
- udpege de disponible sikrings- og kommunikationsmidler
- opdage mindre uregelmæssigheder ved at besigtige toget
- gøre forsøg på at afhjælpe disse uregelmæssigheder.

7. DRIFTSHÆNDELSER OG –ULYKKER, BRANDE OG ULYKKER MED PERSONSKADE

Lokomotivføreren skal kunne:

- træffe sikrings- og alarmdispositioner ved ulykker med personskade i toget
- afgøre, om toget medfører farlige stoffer, og identificere dem ud fra togdokumenterne og vognlisterne.

8. BETINGELSER FOR GENOPTAGELSE AF KØRSEL EFTER EN HÆNDELSE MED DET RULLENDE MATERIEL

Efter en hændelse skal lokomotivføreren kunne:

- afgøre, om materiellet kan køre videre, og under hvilke betingelser
- oplyse infrastrukturforvalteren om, hvilke disse betingelser er, så hurtigt som muligt.

9. BLOKERING AF TOGET

Lokomotivføreren skal kunne sikre, at toget, selv under de vanskeligste forhold, ikke sætter i gang af sig selv.

BILAG VII

PRØVE I FAGLIGE KUNDSKABER OM INFRASTRUKTUR

Emner angående infrastruktur

1. APPRØVNING AF BREMSER

Lokomotivføreren skal kunne kontrollere inden afgang, at togets faktiske bremsekraft som angivet i køretøjspapirerne svarer til den bremsekraft, der er foreskrevet for strækningen.

2. KØRSELSTYPE OG MAKSIMALHASTIGHED I FORHOLD TIL STRÆKNINGENS EGENSKABER

Lokomotivføreren skal kunne:

- tilegne sig de oplysninger, som han modtager før afgang, f.eks. om hastighedsbegrænsninger og eventuelle signalændringer
- fastlægge kørselstype og maksimalhastighed for toget i forhold til strækningens egenskaber.

3. STRÆKNINGSKENDSKAB

Lokomotivføreren skal kunne køre forudseende og reagere hensigtsmæssigt ud fra sikkerhedshensyn og i henseende til løsningen af opgaverne. Derfor skal han have et grundigt kendskab til de strækninger, der køres på, og til jernbaneanlæggene langs dem, samt i givet fald til tilsvarende strækninger, som der er indgået aftale om.

Følgende elementer er vigtige:

- driftsforhold (sporskifter, ensrettet trafik osv.)
- identifikation af de spor, der kan anvendes til den pågældende trafiktype
- driftssystem
- bloksystemet og de regler, der gælder for det
- navn og beliggenhed på samt identifikation på afstand af banegårde og blokposter, så kørslen kan tilpasses herefter
- signaler, der angiver overgangen mellem forskellige drifts- og strømsystemer
- hastighedsgrænser for de forskellige kategorier af tog, som lokomotivføreren fremfører
- de topografiske strækingsprofiler
- særlige opbremsningsforhold, f.eks. på strækninger med stærke hældninger

- særlige driftsforhold: særlige signaler, skilte, afgangsvilkår m.v.

4. SIKKERHEDSREGLER

Lokomotivføreren skal være i stand til:

- først at sætte toget i bevægelse, når alle reglementets betingelser er opfyldt (køreplan, ordre eller signal til afgang, i givet fald omstilling af signal osv.)
- at iagttage signalerne (på strækningen eller i kabinen), afkode dem uden tøven eller fejl og handle som foreskrevet
- at køre sikkert i overensstemmelse med de særlige driftsformer: særlige kørelstyper efter ordre, midlertidige hastighedsbegrænsninger, kørsel mod sædvanlig retning, tilladelse til at køre frem, når signal viser 'fare', rangering, vending, kørsel gennem sporarbejder osv.
- at stoppe efter køreplanen eller ekstraordinært efter ordre og eventuelt at betjene passagererne under disse stop, bl.a. ved at åbne og lukke dørene.

5. FREMFØRSEL AF TOGET

Lokomotivføreren skal kunne:

- bestemme sin position på den strækning, han kører på, til enhver tid
- benytte bremsen til at nedsætte farten og standse toget under hensyntagen til det rullende materiel og anlæggene
- at tilpasse togkørslen efter køreplanen og eventuelle anvisninger om energibesparelse under hensyntagen til trækraftenhedens, togets, strækningens og miljøets egenskaber.

6. UREGELMÆSSIGHEDER

Lokomotivføreren skal kunne:

- have opmærksomheden rettet mod usædvanlige begivenheder på infrastrukturen og i omgivelserne i den udstrækning, kørslen af toget tillader det: signaler, spor, energiforsyning, niveauskæringer, sporomgivelser anden trafik
- have opmærksomheden rettet mod usædvanlige tildragelser af betydning for fremførslen af toget
- bedømme afstanden til hindringer
- underrette infrastrukturforvalteren hurtigst muligt om, hvilke uregelmæssigheder han har iagttaget og hvor, og sikre sig, at modtageren har forstået beskeden
- varetage trafikken og personernes sikkerhed eller sørge for at den bliver varetaget, hver gang det er nødvendigt.

7. DRIFTSHÆNDELSER OG –ULYKKER, BRANDE OG ULYKKER MED PERSONSKADE

Lokomotivføreren skal kunne:

- træffe sikrings- og alarmdispositioner ved ulykker med personskade
- afgøre, hvor toget bør standses efter en brand, og om nødvendigt lade evakueringen af passagererne
- give de nødvendige oplysninger om branden så hurtigt som muligt, hvis han ikke selv kan slukke den
- afgøre, om materiellet kan køre videre efter en hændelse, og under hvilke betingelser
- oplyse infrastrukturforvalteren om, hvilke disse betingelser er, så hurtigt som muligt.

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMLISTORE VIRKSOMHEDER (SMV'ER)

FORSLAGETS TITEL

Direktiv om certificering af togpersonale, der fremfører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet

DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

FORSLAGET

1. *Hvorfor er der i betragtning af nærhedsprincippet behov for EF-lovgivning på dette område, og hvad er de vigtigste målsætninger?*

Det foreslåede direktiv sigter mod at fastlægge en fælles lovramme for certificering af lokomotivførere og togpersonale, som har til opgave at transportere personer og gods. Det vil gøre det lettere for personalet at arbejde under interoperabilitetsvilkår. Det vil medvirke til at øge den internationale jernbanetrafik, til at opretholde eller øge sikkerhedsniveauet ved at sikre kvaliteten i det kørselsansvarlige personales præstationer, idet det sikres og kontrolleres, at kompetenceniveauerne svarer til de benyttede europæiske banenet, til at effektivisere forvaltningen af lokomotivførerpersonale, der arbejder under interoperabilitetsvilkår for jernbanevirksomhederne, og til at mindske risikoen for social dumping.

KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. *Hvem berøres af forslaget?*

- Hvilke erhvervssektorer berøres?

Forslaget berører hovedsagelig jernbanevirksomheder og medlemsstaternes kompetente myndigheder; infrastrukturforvalterne berøres også, men i mindre omfang. Det fremgår af kapitel 7 i begrundelsen, at den samlede økonomiske virkning af forslaget er positiv opgjort som forholdet mellem omkostninger og udbytte. For de fleste jernbanevirksomheder vil det som hovedregel ikke medføre nye økonomiske byrder. Tilrettelæggelsen af en fælles ramme for certificering af personalet vil til gengæld gøre certificeringen, som i dag er en del af den interne personaleforvaltning, mere gennemsigtig. Det vil gøre personalet bedre egnet til at arbejde under interoperabilitetsvilkår og lette certificeringsprocessen for virksomhederne selv.

- Hvor store virksomheder (de små og mellemstore virksomheders andel)?

I dag er sektoren domineret af de traditionelle operatører, men liberaliseringen af godsmarkedet betyder, at der dukker flere og flere små og mellemstore virksomheder op. Forslaget vil kunne gøre det lettere for sådanne virksomheder at få fodfæste på markedet, når

de kan etablere internationale forbindelser uden omladning ved grænserne og dermed bedre konkurrere med lastbiltransporten.

- *Er disse virksomheder koncentreret i bestemte geografiske områder i Fællesskabet?*

Der er jernbanevirksomheder i alle medlemsstater.

3. *Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe for at overholde forslaget?*

Når direktivet gennemføres i national ret, vil den umiddelbare virkning blive, at en del af personaleuddannelses- og certificeringsopgaverne overgår til kompetente myndigheder og godkendte uddannelsescentre. I givet fald skal de få bedriftslæger, undervisere og eksaminatorer godkendt af den kompetente myndighed. De skal samarbejde med den kompetente myndighed om oprettelse af registrene. Det bliver til fordel for virksomhederne, fordi de derved får mulighed for i højere grad at koncentrere sig om forretningsmæssige aktiviteter.

4. *Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?*

Kapitel 7 i begrundelsen gør i detaljeret form rede for forslagens økonomiske virkninger i form af en opgørelse af omkostninger og udbytte.

- *for beskæftigelsen?*

En modernisering af sektoren vil indebære skærpet intern konkurrence inden for jernbanetransport og mere omkostningseffektive transportløsninger, hvilket kan forventes at reducere antallet af beskæftigede. Når jernbanetransporten bliver mere konkurrencedygtig, forventes den imidlertid at kunne øge sin markedsandel på bekostning af andre transportformer og ekspandere ganske betydeligt, hvilket vil indebære flere faste og attraktive job i jernbanesektoren. Forslaget vil så at sige synliggøre den del af isbjerget, der ligger under vandet, og hæve lokomotivførerhvervets status. Det vil øge fleksibiliteten på arbejdsmarkedet og dermed nedsætte de samfundsmæssige omkostninger ved omlægningen af virksomhederne.

- *for investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder?*

Et mere konkurrencedygtigt jernbanesystem, som i stedet for primært at dyrke indenlandske markeder går over til at dække EU-markedet, vil give nye erhvervsmuligheder og stimulere investeringerne. Forslaget skulle gøre det lettere at oprette nye virksomheder, fordi retsikkerheden mindskes, og i kraft af godkendelsesmekanismerne for uddannelsescentre og eksaminatorer.

- *for virksomhedernes konkurrenceevne?*

Forslaget mindsker omkostningerne til uddannelse/certificering af lokomotivførere i international trafik. Det vil give jernbanevirksomhederne bedre indtægter og dermed bedre evne til at erobre markedsandele fra lastvognstransporten. Bedre adgang til uddannelsescentrene og større mobilitet for lokomotivførerne vil særlig kunne gavne små og mellemstore jernbanevirksomheder.

Dertil kommer, at en mere systematisk risikostyring er en afgørende faktor i en sektor, hvor ulykker kan få katastrofale konsekvenser for menneskers liv og færlighed og for virksomhedernes aktivitet.

5. *Indeholder forslaget foranstaltninger, som går ud på at tage hensyn til små og mellemstore virksomheders særlige situation (begrænsede eller afvigende krav osv.)?*

I overensstemmelse med nærhedsprincippet kan medlemsstaterne afgøre, hvilke opgaver der skal tildeles den kompetente myndighed, og hvilke der skal uddelegeres til jernbanevirksomhederne. De kan således træffe foranstaltninger, der sigter mod at tage hensyn til de små og mellemstore virksomheders særlige situation.

HØRING AF DE BERØRTE KREDSE

6. *Liste over organisationer, som er hørt om forslaget, og en kortfattet redegørelse for deres væsentligste synspunkter*

Der blev, som nævnt i begrundelsen, gennemført en undersøgelse forud for forslagens udarbejdelse.

Kommissionen har hørt de berørte parter på grundlag af et høringsdokument, der blev offentliggjort på internettet den 2. juli 2003. Dokumentet blev forelagt på en konference, som Kommissionen holdt den 16. juli 2003 med repræsentanter for hele sektoren: infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, arbejdsmarkedsorganisationer og servicevirksomheder.

Dokumentet vakte bemærkelsesværdigt stor opmærksomhed. Kommissionen modtog og publicerede på webstedet Europa i perioden 15. august til 30. oktober 2003 cirka tredive officielle reaktioner³⁴. Princippet om at stille forslag om fælles EU-regler for certificering af lokomotivførere fik en positiv modtagelse. Det blev dog fremhævet, at det var vigtigt at vurdere et sådant forslags økonomiske virkninger. Samtidig blev der fremsat mange kommentarer til enkelthederne i de foreslåede mekanismer og til spørgsmålet om, hvilke mindstekrav der skulle kontrolleres. Disse bemærkninger har i vid udstrækning inspireret Kommissionens videre arbejde med forslaget.

Kommissionen har ligeledes drøftet forslagens grundprincipper med sikkerhedsexperter: repræsentanter for sikkerhedsmyndigheder, ministerier, infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, Den Internationale Jernbaneunion (UIC) og jernbanetilsynenes internationale kontaktgruppe (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates, ILGRI). Kommissionen forelagde de centrale elementer i forslaget for det forskriftsudvalg, der blev nedsat i henhold til artikel 21 i direktiverne 96/48/EF og 2001/16/EF om interoperabilitet i det europæiske jernbanesystem, og i andre fora.

Senere er CER (Community of European Railways) og ETF (European Transport Workers' Federation) nået til enighed om et europæisk certifikat for lokomotivførere i grænseoverskridende trafik på interoperabilitetsvilkår. Kommissionen har lagt sig tæt op ad denne aftale, som der er redegjort for i begrundelsens kapitel 2.

³⁴ Se de offentliggjorte reaktioner på Europa (internetadresse: http://europa.eu.int/comm/transport/rail/package2003/reaction_en.htm)



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 3.3.2004
KOM(2004) 143 endelig

2004/0049 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om internationale jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

Dette forslag indeholder en række regler, som skal styrke og forbedre passagerernes rettigheder og forpligtelser i den internationale jernbanetransport. Det er en følge af hvidbogen "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – de svære valg"¹, hvori Kommissionen klart erklærede, at transportsystemets brugere skal tilbage i transportpolitikens centrum, uanset transportformen. Behovet for en fællesskabsindsats i dette øjemed blev yderligere påpeget af Kommissionen i meddelelsen "Mod et integreret europæisk jernbanesystem"², som på grundlag af en undersøgelse³, Kommissionen har ladet foretage for at vurdere det faktiske og mulige marked for international jernbanepassagerbefordring, peger på mange af manglerne i den internationale jernbanepassagertransportens serviceniveau.

Behovet for en bedre beskyttelse af internationale jernbanepassagerer understreges også af de klager, som europæiske borgere har sendt Kommissionen over jernbanevirksomhedernes utilstrækkelige servicekvalitet i forbindelse med international passagerbefordring. Denne utilstrækkelighed viser sig på mange forskellige områder, f.eks. utilstrækkelige oplysninger om køreplaner, billetpriser, forsinkelser og afbrydelse af forbindelser, rengøring af togene, eller jernbanevogne og perroner, som er utilgængelige for bevægelseshæmmede personer(BH).

Dette forslag søger desuden at give en samlet behandling af den bekymring over de internationale jernbaneforbindelsers kvalitet og kvantitet, som er kommet til udtryk i skriftlige og mundtlige forespørgsler fra Europa-Parlamentets medlemmer⁴.

I strategien for forbrugerpolitik 2002-2006⁵ erkendes det, at der er behov for bedre forbrugerbeskyttelse af internationale jernbanepassagerer, ikke mindst fordi jernbanepassagertransport i mange tilfælde ikke omfattes af EU's lovgivning for forbrugerbeskyttelse.

Den internationale overenskomst vedrørende befordring på jernbane (COTIF) af 9. maj 1980, som stadig er gyldig, omfatter fælles regler for kontrakten om international befordring af passagerer og bagage med jernbane, det såkaldte CIV-tillæg. Disse regler er blevet vedtaget af de stater, der er medlemmer af den mellemstatslige organisation for international jernbanebefordring (OTIF). På nuværende tidspunkt er 41 stater medlemmer af OTIF. Alle EU's medlemsstater er med i OTIF, og det samme gælder de tiltrædelseslande, der har jernbaner, med Estland som den eneste undtagelse. OTIF har udviklet et ensartet retssystem

¹ KOM(2001) 370 af 12/9/2001. Den fulde tekst findes på: http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.html.

² Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet, KOM(2002)18 endelig udgave af 23/1/2002. Den fulde tekst findes på: http://europa.eu.int/comm/transport/rail/newpack/np_en.htm. Bemærk, at dette samrådsdokuments tekst samt forbindelser til de EU-bestemmelser, der nævnes i dette dokument, findes på Rail Transport and Interoperability' netsted Unit:http://europa.eu.int/comm/transport/rail/index/index_en.html.

³ Developing EU (International) Rail Passenger Transport: Assessment of the actual and potential market for international rail passenger services', by OGM, Brussels, February 2002. Denne rapport giver en vidtfavnende oversigt over de problemer, internationale jernbanepassagerer står over for, når de rejser med tog. Den fulde tekst findes på: <http://europa.eu.int/comm/transport/rail/library/ogm-report.pdf>.

⁴ En omfattende liste over disse forespørgsler og Kommissionens svar på dem ligger uden for dette dokumentets rammer. Et eksempel findes i EFT C 172 E af 18. juli 2002, s. 80: <http://europa.eu.int/eur-lex/en/oj/2002/ce17220020718en.html>.

⁵ KOM(2002)208 endelig, 7.05.2002, se: http://europa.eu.int/comm/consumers/policy/intro/intro_en.html

for international jernbanetransport af passagerer, bagage og gods. COTIF er blevet ændret ved Vilnius-protokollen af 3. juni 1999. Der er fremsat forslag til en aftale om, at Det Europæiske Fællesskab skal tiltræde COTIF⁶. Fællesskabets tiltrædelse bliver mulig så snart Vilnius-protokollen er trådt i kraft. Protokollen træder i kraft, når den er blevet ratificeret af mindst to tredjedele af konventionens underskrivere, formentlig i 2005.

Befordringspligten er blevet afskaffet i den nye COTIF. Enkeltkontrakten kan betragtes som indehaver af passagerrettighederne. Dette skal til en vis grad bygge på frivilligt samarbejde mellem jernbanevirksomhederne. Det er den ændrede udgave af COTIF, som ligger til grund for vurderingen af passagerrettighederne. Det foreliggende forordningsforslag indeholder for en stor del passagerrettigheder, der ikke omfattes af COTIF. Det gælder således oplysninger til passagererne, adgang til billetter, skadeserstatning, rettigheder for bevægelseshæmmede personer, sikkerhedsforanstaltninger og behandling af klager. Når det gælder erstatningsansvar ved en passagers død eller tilskadekomst, er forslaget mere vidtgående end COTIF og sigter på at sidestille jernbanetransporten med luftfartssektoren. Forslaget er også mere vidtgående, når det gælder ansvar og erstatning for forsinkelser og aflysning af forbindelser. Mens CIV her indeholder bestemmelser om indkvartering og erstatning til skadesanmeldere, vil forordningen også give passagererne ret til erstatning. Forslaget pålægger jernbanevirksomhederne en forpligtelse til at samarbejde for at sikre både gennemgående billetter og oplysninger om forbindelserne.

En forordning anses for den mest hensigtsmæssige måde hvorpå der kan indføres anvendelige og ensartede bestemmelser om passagerrettigheder i den internationale jernbanetransport.

Forbedring af passagerernes rettigheder er afgørende for, at man kan fremme jernbanetransporten og dermed bidrage til at nå et af den fælles transportpolitikens vigtigste mål: at fastholde og eventuelt underbygge jernbanernes transportandel (6,2%⁷) på 1998-niveauet i 2010. Dette mål indebærer, at jernbanepassagertransporten skal forøges betydeligt i absolutte tal: fra 287 mia. passagerkilometer (pkm) i 1998 til 327 mia. pkm, ifølge den forventede udvikling og måske endda til 400 mia. pkm, som et optimistisk scenario for jernbanetransport viser. Det sidste betyder en forøgelse af jernbanepassagertransporten med næsten 40%, selv om dens andel af den samlede transport kun udgør små 6,7%. Det anslås i den omtalte undersøgelse, at den internationale jernbanetransport udgør ca. 10 – 15% af jernbanevirksomhedernes samlede omsætning. Undersøgelsen nævnte også de store muligheder for international jernbanepassagertransport, da antallet af udenlandsrejser forventes at vokse på grund af ændringerne i Europas befolkningsstruktur: ældre mennesker er mere tilbøjelige til at rejse med tog, da det er mere behageligt og komfortabelt end at rejse med bil, bus eller flyvemaskine.

Samråd

I oktober 2002 offentliggjorde Kommissionen et samrådsdokument⁸, der indeholdt en oversigt over de vigtigste problemer og spørgsmål, som skal behandles på fællesskabsplan. De problemområder, som blev påvist i dette dokument, drejede sig om de almindelige bestemmelser og betingelser for international jernbanepassagertransport, passagerernes

⁶ KOM(2003) 696 endelig af 17.11.2003.

⁷ Energi og transport i tal, 2003, tabel 3.5.2, se http://europa.eu.int/comm/energy_transport/etif/lists/transport.html#top

⁸ Consultation Document on International Rail Passengers' Rights and Obligations, se: http://europa.eu.int/comm/transport/rail/passenger/initiative_en.htm. Reaktionen på dette samrådsdokument findes på samme netadresse.

rettigheder før, under og efter rejsen og de forpligtelser, passagererne skal opfylde, når de rejser med en international forbindelse. Dokumentet blev drøftet ved en høring⁹, som fandt sted i november 2002 under tilstedeværelse af de vigtigste interessegrupper, f.eks. jernbanevirksomhederne, infrastrukturforvalterne, passager- og forbrugerorganisationerne og medlemsstaternes repræsentanter. Interessegrupperne besvarede de spørgsmål, som blev stillet i samrådsdokumentet, og der er blevet taget hensyn til svarene under udarbejdelsen af dette forslag.

Forbrugerorganisationerne, de europæiske passagerorganisationers repræsentanter og de fleste af medlemsstaterne gav udtryk for støtte til indførelse af regler på fællesskabsplan, hvorimod jernbanevirksomhederne og i mindre grad infrastrukturforvalterne afviste fastsættelse af regler. Jernbanevirksomhederne, der blev repræsenteret af fællesskabet af de europæiske jernbaner (FEJ), henviste til de foranstaltninger, de havde truffet for at få udarbejdet et passagercharter, der skulle forbedre passagerernes rettigheder på frivillig basis.

Kommissionen var tilfreds med, at FEJ havde truffet foranstaltninger til at opnå en betydelig forbedring af jernbanetransportens kvalitet, både nationalt og internationalt, og erkendte blankt, at passagercharteret har større anvendelsesmuligheder end et fællesskabsinitiativ, som vil begrænse sig til international passagertrafik. Spørgsmålene i samrådsdokumentet i forbindelse med jernbanevirksomhedernes erstatningsansvar, erstatning i tilfælde af forsinkelse og aflysning af forbindelser eller adgang til edb-reservationssystemer, skal imidlertid snarere behandles ved hjælp af regler end ved en frivillig aftale mellem jernbanevirksomhederne, hvis passagererne skal sikres rettigheder, som kan håndhæves.

Der er blevet foretaget en undersøgelse, som hovedsagelig drejer sig om erstatning for forsinkelser¹⁰. Undersøgelsen, der blev forelagt for interessegrupperne i juni 2003, viste klart, at indførelse af en erstatningsordning kun ville øge jernbanevirksomhedernes omkostninger lidt: løseligt anslået er der tale om mindre end 1% af jernbanevirksomhedernes omsætning i forbindelse med international transport. Fordelene ved at indføre erstatningsordninger er vanskelige at måle, da der stadig mangler pålidelige data, og da det er problematisk at kvantificere virkningerne af en kvalitetsforbedring. Omkostningerne ved forsinkelser og aflysninger vil sandsynligvis opveje eller endda overgå omkostningerne ved indførelse af erstatningsordninger, da omkostningerne til øget personale, overtid og rullende materiel også skal tages i betragtning. Indførelsen af en erstatningsordning kunne derfor give jernbanevirksomhederne en yderligere tilskyndelse til at forbedre deres kvalitetsstandarder.

Retsgrundlag

Forslagets retsgrundlag er direkte fastlagt i EF-traktatens artikel 71, som indebærer fælles beslutningsprocedure.

Formål og anvendelsesområde

Forslagets formål er at fastlægge de internationale jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser for at forbedre den internationale jernbanepassagertransportens effektivitet og attraktivitet. Forslaget fastsætter bestemmelser om minimumskrav til de oplysninger, passagererne skal have før, under og efter rejsen, om kontraktbetingelser, om

⁹ Referat af høringen den 15. november 2002 foreligger på engelsk, fransk og tysk, se: http://europa.eu.int/comm/transport/rail/passenger/initiative_en.htm. En indledende, sonderende høring blev afholdt i oktober 2001. Et referat af denne høring findes på samme internetside.

¹⁰ The Landwell report; Etude sur les systemes de penalites dans le domaine ferroviaire, 14 February 2003

jernbanevirksomhedernes erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, forsinkelser eller aflysninger, om betingelserne for hjælp til bevægelsehæmmede personer og endelig om, på hvilke betingelser jernbanevirksomhederne skal samarbejde for at opfylde forordningens formål.

Desuden søger forslaget at fastsætte, hvilke forpligtelser passagererne skal opfylde, f.eks. forpligtelsen til at købe en billet og til at undgå enhver adfærd, der kan være til ulempe for togpersonalet eller andre passagerer.

Særlige bestemmelser.

Kapitel 1 Almindelige bestemmelser

Artikel 1

Denne artikel afgrænser forordningens indhold og anvendelsesområde.

Artikel 2

Denne artikel indeholder definitioner.

Kapitel 2 Oplysninger og billetter

Artikel 3

Denne artikel fastslår passagerernes ret til at få oplysninger. Som det fremgår af bilaget opdeles oplysningerne i oplysninger før rejsen, under rejsen og efter rejsen. Artiklen behandler både disse oplysningers indhold og den form, de gives i.

Artikel 4

Artikel 4, stk. 1, drejer sig om transportkontrakten og dens bevisværdi. Artikel 4, stk. 2, drejer sig om billetudstedelsen og om de oplysninger, billetten bør indeholde. Artikel 4, stk. 3, giver passageren ret til at overdrage en billet, som er udstedt i hans navn. Artikel 4, stk. 4, skal tage højde for udviklingen på billetområdet, f.eks. elektroniske billetter.

Artikel 5

Denne artikel svarer til artikel 3 i forordning 2299/89 om en adfærdskodeks for edb-reservationssystemer. Det er meget vigtigt, at adgangen til disse systemer beskyttes for at sikre kundeinteresser og adgang på lige vilkår.

Artikel 6

Denne artikel fastslår passagerernes ret til at købe "gennemgående billetter" til hele den internationale rejse. Denne ret er kun sikret, hvis jernbanevirksomhederne er forpligtede til at samarbejde. Dette samarbejde betyder, at jernbanevirksomhederne kan forenkle den internationale jernbanetransport. Artikel 6, stk. 3, drejer sig om distributionskanaler for internationale jernbanebilletter. Denne artikel fastsætter også, på hvilke betingelser passagererne kan købe billet i toget.

Kapitel 3 Jernbanevirksomhedernes erstatningsansvar

Artikel 7

Denne artikel drejer sig om erstatningsansvaret ved en passagers død eller tilskadekomst. Jernbanevirksomheden er erstatningspligtig, hvis ulykken er sket, mens passageren befandt sig i toget eller steg på det eller af det. Jernbanevirksomheden hæfter i denne forbindelse også for infrastrukturforvalteren.

Artikel 7, stk. 2, indfører en forpligtelse til at være forsikret for et bestemt beløb. Tilsvarende regler findes for luftfartsområdet i forordning 889/2002, artikel 3, stk. 2¹¹.

Artikel 8

Denne artikel drejer sig om erstatningsansvaret for håndbagage, både hvis passageren kommer til skade ved ulykken, og hvis han ikke gør. I det første tilfælde hæfter jernbanevirksomheden, i det sidste kun, hvis den har skylden.

Artikel 9

Denne artikel drejer sig om erstatningsansvaret for bagage. Jernbanevirksomheden er erstatningspligtig, hvis skaden er sket, mens den havde ansvaret for bagagen.

Artikel 10

Denne artikel giver passageren ret til erstatning for forsinkelse. Jernbanevirksomheden er ansvarlig for forsinkelser, herunder forsinkelser, som medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, eller for aflysninger, medmindre det skyldes usædvanlige omstændigheder.

Artikel 11

Denne artikel giver passageren ret til erstatning for følgeskader, som skyldes forsinkelse, at passageren ikke har nået sin tilslutningsforbindelse, eller aflysning af en forbindelse.

Kapitel 4 Erstatning

Artikel 12

Denne artikel ligestiller jernbanerne med luftfartssektoren, idet den indfører objektivt ansvar uden finansielle grænser ved en passagers død eller tilskadekomst.

Op til et beløb på 220 000 EUR, svarende til ca. 175 000 særlige trækningsrettigheder (SDR), kan jernbanevirksomheden ikke afvise erstatningskravet, medmindre passageren selv har skylden. Over dette beløb kan kravet bestrides, men passageren skal selv bevise, at skylden ikke er hans. Erstatningsansvaret ved en passagers død eller tilskadekomst i CIV er også objektivt, dvs. et ansvar uden skyld, men det kan under visse omstændigheder bestrides. Det erstatningsansvar, der indføres her, er således mere objektivt. SDR er et internationalt reserveaktiv, som blev oprettet af IMF i 1969. SDR defineres som en valutakurv, der i dag består af EUR, japanske yen, pund sterling og US dollars. Den bruges både i luft- og

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning 889/2002 af 13. maj 2002 om ændring af Rådets forordning 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker.

søfartssektoren og i COTIF. Ud fra et passagersynspunkt anses det for mere hensigtsmæssigt at benytte EUR som valuta i denne forordning. Grundlaget for de anførte beløb er imidlertid SDR, hvad der forklarer de lidt underlige tal.

Artikel 12, stk. 3, indfører rettigheder for efterladte.

Artikel 13

Denne artikel giver passageren ret til forskudsbetaling til dækning af umiddelbare behov efter ulykken. Den svarer til de gældende regler i luftfartssektoren.

Artikel 14

Denne artikel fastsætter hvilket beløb der skal betales, hvis bagagen er blevet beskadiget eller ødelagt. Beløbet for håndbagage svarer til det, som er fastsat i CIV (artikel 34), mens beløbet for anden bagage svarer til det, der gælder i luftfartssektoren. (Artikel 22, stk. 2, i Rådets afgørelse 2001/539¹²).

Artikel 15

Denne artikel fastslår retten til erstatning for forsinkelser. Beløbene, som er fastsat i bilaget, er forskellige alt efter forbindelsen og dens varighed. Artiklen sætter desuden en frist for erstatningens udbetaling og fastslår, i hvilken form udbetalingen skal ske. For beløb under fire EUR gives der ikke erstatning.

Artikel 16

Denne artikel giver passageren ret til refusion eller til en alternativ rute, når han ikke har nået en tilslutningsforbindelse på grund af forsinkelse, eller når en forbindelse er blevet aflyst. Det samme foreslås i luftfartssektoren ved afvisning og aflysning eller ved lang forsinkelse af afgang.

Artikel 17

Denne artikel giver passagererne ret til assistance i tilfælde af forsinkelser, herunder forsinkelser, der medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke er opnået, eller aflysninger af togforbindelser. Assistancen omfatter måltider, indkvartering, transport og besked til berørte personer. Ifølge artiklen skal jernbanevirksomheden efter anmodning bekræfte på billetten, at forbindelsen blev forsinket eller aflyst. Det gør det lettere for passageren at udøve sine rettigheder.

Artikel 18

Denne artikel fastslår, at forordningens erstatningsbestemmelser gælder, selv om en del af jernbanetransporten foregår med færge, f.eks. når jernbanevognene transporteres med færge, medmindre den lovgivning, som gælder for færgen, er gunstigere for passageren.

Forordningen gælder også, hvis jernbanetransporten midlertidigt indstilles, og jernbanepassagererne befordres med et andet transportmiddel.

¹² Rådets afgørelse af 5. april 2001 om Det Europæiske Fællesskabs godkendelse af konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montreal-konventionen).

Artikel 19

Denne artikel skal gøre det klart, at passageren på en international rejse, der udføres af flere på hinanden følgende jernbanevirksomheder, har ret til at vælge, hvem han vil rette sit erstatningskrav til, og at jernbanevirksomhederne er erstatningspligtige efter princippet en for alle og alle for en.

Artikel 20

Denne artikel skal beskytte passagerens rettigheder, når den jernbanevirksomhed, passageren har indgået kontrakt med, overlader transportens udførelse til en anden jernbanevirksomhed.

Artikel 21

Denne artikel fastsætter, hvem der omfattes af jernbanevirksomhedens ansvar. Foruden sit eget personale og de personer, hvis tjenesteydelser det benytter, hæfter jernbanevirksomheden også for infrastrukturforvalterens personale.

Artikel 22

Denne artikel fastslår, at erstatningskrav på grundlag af denne forordning kun kan rejses mod jernbanevirksomheden på forordningens betingelser og inden for dens grænse. Det samme gælder erstatningskrav mod personer, som jernbanevirksomheden er ansvarlig for.

Artikel 23

Denne artikel drejer sig om begrænsningerne for søgsmålsadgang. Artikel 23, stk. 1, svarer til artikel 60 CIV, mens artikel 23, stk. 2, svarer til reglerne i luftfartssektoren og udvider således tidsgrænsen med et år i forhold til CIV.

Artikel 24

Artikel 24 fastslår retten til regres.

Artikel 25

Artikel 25, stk. 1, skal sikre passageren, at undtagelser fra forpligtelserne i denne forordning er ugyldige. Artikel 25, stk. 2, gør det klart, at de fastsatte regler er minimumsregler, og at gunstigere betingelser kan tilbydes.

Artikel 26

Denne artikel indfører en undtagelse til erstatningsbestemmelserne. Hvis jernbanevirksomheden kan bevise, at passageren selv er skyld i skaden, er den ikke erstatningspligtig. Det gælder også ved passagerens død eller tilskadekomst.

Artikel 27

Denne artikel giver bevægelseshæmmede ret til at få udstedt billet til internationale rejser, og at foretage reservation af dem.

Artikel 28

Artikel 28 giver bevægelseshæmmede personer ret til at få hjælp på den betingelse, at de i forvejen har underretten jernbanevirksomheden om deres behov. Hjælpen omfatter indstigning, togskifte og udstigning. Artiklen indfører udtrykket stationsleder, som er den person, der skal sørge for, at den bevægelseshæmmede person får hjælp på jernbanestationen.

Artikel 29

Denne artikel udpeger den person, som skal sørge for assistance. Den indeholder desuden bestemmelser om hans opgaver.

Artikel 30

Denne artikel giver bevægelseshæmmede personer ret til at bede jernbanevirksomheden eller rejsebureauet om assistance i toget eller under indstigningen eller udstigningen på den betingelse, at de i forvejen har givet besked om deres behov.

Artikel 31

Artikel 31 drejer sig om modtagelse af en anmodning om hjælp og om videregivelse af besked fra jernbanevirksomheden eller rejsebureauet til jernbanestationens ledelse.

Kapitel 7 Servicekvalitet

Artikel 32

Denne artikel drejer sig om sikkerheden på jernbanestationerne og i togene. For at kunne garantere passagerernes sikkerhed må jernbanevirksomhederne samarbejde.

Artikel 33

Denne artikel går ud på at sikre servicekvaliteten et vist niveau. Der skal opstilles servicekvalitetsstandarder for internationale forbindelser og resultaterne skal overvåges af den jernbanevirksomhed, der driver forbindelsen, og offentliggøres.

Artikel 34

Artikel 34 indfører en klagebehandlingsordning, som er til fordel for passageren. Den fastsætter, hvem klage kan indgives til, hvilke sprog der kan benyttes, hvem der skal svare, og inden for hvilken frist svaret skal gives. Den fastsætter endvidere, at jernbanevirksomhederne skal offentliggøre, hvor mange klager de har modtaget .

Artikel 35

Denne artikel fastsætter, hvem et erstatningskrav skal henvendes til.

Artikel 36

Denne artikel fastsætter, hvilke forpligtelser passageren skal opfylde. Han skal således være i besiddelse af en gyldig billet og udvise korrekt adfærd.

Kapitel 8 Overvågning og håndhævelse

Artikel 37

Denne artikel fastsætter, at jernbanevirksomhederne skal underrette offentligheden om de forbindelser, der skal indstilles.

Artikel 38

Denne artikel pålægger medlemsstaterne en forpligtelse til at udpege et organ, som skal være ansvarligt for forordningens håndhævelse.

Artikel 39

Denne artikel pålægger de udnævnte organer at samarbejde og udveksle oplysninger.

Kapitel 9 Afsluttende bestemmelser

Artikel 40

Denne artikel fastsætter, at der skal indføres sanktioner for manglende overholdelse af forordningens bestemmelser.

Artikel 41

Artikel 41 drejer sig om ændring af bilagene.

Artikel 42

Denne artikel drejer sig om ændring af de beløb, som angives i forordningen.

Artikel 43

Artikel 43 fastsætter udvalgsprocedureerne.

Artikel 44

Ifølge denne artikel skal Kommissionen aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om denne forordnings gennemførelse og resultater tre år efter dens ikrafttrædelse.

Artikel 45

Denne artikel fastsætter datoen for forordningens ikrafttrædelse.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om internationale jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹³,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹⁴,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹⁵,

efter proceduren i traktatens artikel 251¹⁶, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Inden for rammerne af den fælles transportpolitik er det vigtigt at sikre jernbanetjenesternes kvalitet og de internationale jernbanepassagerers rettigheder og at forbedre kvaliteten og effektiviteten af den internationale personbefordring med jernbane for at øge jernbanetransportens andel i forhold til andre transportformer.

(2) Strategien for forbrugerpolitikken 2002-2006¹⁷ har til formål at skabe et højt forbrugerbeskyttelsesniveau og at inddrage forbrugerbeskyttelseshensyn i transportpolitikken, som fastsat i traktatens artikel 153, stk. 2.

(3) Det hører til brugerrettighederne i forbindelse med jernbanebefordring at få oplysninger om trafikforbindelserne før, under og efter rejsen.

(4) Jernbanepassageren er den svage part i transportkontrakten, og passagerens rettigheder må derfor beskyttes.

(5) Edb-systemer, der benyttes til salg af togbilletter, kan, hvis de benyttes rigtigt, give jernbanepassagererne en vigtig og nyttig service. Derfor må adgang på lige vilkår til sådanne systemer gøres lettere.

¹³ EFT C , , s. .

¹⁴ EFT C , , s. .

¹⁵ EFT C , , s. .

¹⁶ EFT C , , s. .

¹⁷ KOM(2002) 208 endelig, EFT C 137 af 8.6.2002, s. 2.

(6) Jernbanevirksomhederne bør samarbejde om at gøre overførslen fra et net til et andet og fra en operatør til en anden lettere og med deres samarbejde sikre passagererne gennemgående billetter.

(7) For at sikre, at de internationale jernbanepassagerer kan få gavn af denne forordnings bestemmelser, bør der være samarbejde mellem de jernbanevirksomheder, som tilbyder passagerbefordring. Dette samarbejde bør uden forskel stå åbent for alle jernbanevirksomheder, der beskæftiger sig med passagerbefordring.

(8) International personbefordring med jernbane bør være til gavn for alle borgere. Derfor bør bevægelseshæmmede personer, uanset om deres manglende førlighed skyldes handicap, alder eller andet, have samme mulighed for at rejse med jernbane som alle andre.

(9) En ordning med ubegrænset erstatningsansvar i tilfælde af passagerers død eller tilskadekomst er rimelig inden for et sikkert og moderne jernbanetransportsystem.

(10) Indførelse af grænser for erstatning ved tab eller beskadigelse af bagage eller ved tab, som skyldes forsinkelser, herunder forsinkelser, som medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke har kunnet opnås, eller aflysninger af togforbindelser, vil skabe større klarhed og give det internationale marked for passagerbefordring med jernbane incitament, som vil gavne passagererne.

(11) Det er ønskeligt at afhjælpe ulykkesofrenes og deres pårørendes øjeblikkelige økonomiske behov i tidsrummet umiddelbart efter ulykken.

(12) Det er vigtigt, at denne forordnings bestemmelser også gælder, når passagerbefordringen som led i jernbanerejsen eller på grund af midlertidige ændringer foregår med andre transportmidler, ikke mindst ad søvejen eller ad indre vandveje. At jernbanevirksomheden har det overordnede ansvar, er i overensstemmelse med internationale konventioner, navnlig artikel 1, stk. 3, i fællesreglerne for kontrakten om international befordring af passagerer og bagage med jernbane (CIV – Bilag A til konventionen), "Vilnius-protokollen fra 1999", og artikel 2, stk. 2, i Athen-konventionen fra 2002 om søtransport af passagerer og gods.

(13) Hvis en rejse udføres af flere på hinanden følgende jernbanevirksomheder, bør passageren kunne rejse erstatningskrav mod en hvilken som helst af de jernbanevirksomheder, som medvirker til transporten.

(14) Markedet for personbefordring med jernbane har en interesse i, at der er et højt sikkerhedsniveau både på jernbanestationerne og i togene.

(15) Af hensyn til såvel de medrejsende som jernbanevirksomheden skal passagererne overholde visse regler for god opførsel.

(16) Denne forordnings virkninger bør tages op til fornyet undersøgelse, ikke mindst i lyset af inflationen og konkurrenceudviklingen på de relevante markeder for personbefordring med jernbane.

(17) Denne forordning bør ikke berøre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger¹⁸.

(18) Medlemsstaterne bør fastsætte sanktioner for overtrædelse af denne forordnings bestemmelser.

(19) Målene for dette initiativ, dvs. udvikling af Fællesskabets jernbaner og indførelse af passagerrettigheder i den internationale jernbanetrafik, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne på grund af den betydelige internationale dimension og behovet for international samordning af den internationale passagerbefordring og kan derfor bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(20) Gennemførelsesforanstaltningerne til denne forordning, bør træffes i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen¹⁹ -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL I ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. Denne forordning fastsætter internationale jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

2. Forordningen gælder for internationale rejser i Fællesskabet, såfremt den internationale rute drives af en jernbanevirksomhed, som er godkendt i overensstemmelse med Rådets direktiv 95/18/EF²⁰.

Hvis Fællesskabet har indgået en aftale om jernbanetransport med et tredjeland, gælder denne forordning også for internationale rejser til, fra og gennem det pågældende land.

3. Denne forordning gælder for edb-informations- og edb-reservationssystemer til jernbanetransport (CRST), som tilbydes og/eller benyttes i Fællesskabet til levering af oplysninger om internationale jernbanerejser, til distribution og salg af billetter og/eller til reservation af internationale rejser.

¹⁸ EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

¹⁹ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

²⁰ EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) "jernbanevirksomhed": enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis hovedaktivitet er passagerbefordring med jernbane og indebærer levering af trækraft, som er godkendt efter Fællesskabets gældende lovgivning;
- 2) "infrastrukturforvalter": ethvert organ eller foretagende med særligt ansvar for at oprette og vedligeholde jernbaneinfrastruktur eller dele deraf i overensstemmelse med definitionen i artikel 3 i direktiv 91/440/EØF, hvilket også kan omfatte forvaltning af infrastrukturens kontrol- og sikkerhedssystemer. Infrastrukturforvalterens opgaver på et jernbanenet eller dele af et jernbanenet kan fordeles på forskellige organer eller foretagender;
- 3) "tildelingsorgan": foretagende, som er ansvarligt for tildeling af infrastrukturkapacitet;
- 4) "opkrævningsorgan": foretagende, som er ansvarligt for opkrævning af afgift for brugen af jernbaneinfrastrukturkapacitet;
- 5) "rejsebureau": rejsearrangør eller formidler, dog ikke en jernbanevirksomhed, i henhold til artikel 2, stk. 2 og 3, i Rådets direktiv 90/314/EØF²¹ af 13. juni 1990 om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure;
- 6) "central jernbanestation": jernbanestation, der fungerer som ankomst- og afgangssted for internationale tog og/eller nationale fjertog på strækninger på over 100 km;
- 7) "stationsleder": forvaltningsenhed, der i en medlemsstat er ansvarlig for forvaltningen og/eller vedligeholdelsen af jernbanestationer;
- 8) "transportkontrakt": kontrakt mellem en jernbanevirksomhed og/eller et rejsebureau på den ene side og en passager på den anden om udførelse af en eller flere internationale rejser og eventuelt en eller flere reservationer, uanset hvilken jernbanevirksomhed eller hvilket andet transportselskab transporten udføres af og/eller gives i underentreprise til af den jernbanevirksomhed og/eller det rejsebureau, som indgår kontrakten;
- 9) "billet": gyldigt dokument, der tjener som bevis på indgåelse af en transportkontrakt og giver ret til transport, eller et tilsvarende bevis i papirløs form, herunder elektronisk, som er udstedt eller godkendt af jernbanevirksomheden;
- 10) "reservation": bevis på, at passageren har en billet, eller et andet bevis, som godtgør, at reservationen er accepteret og registreret af jernbanevirksomheden eller rejsebureauet;

²¹ EFT L 158 af 23.6. 1990, s. 59.

- 11) "gennemgående billet": en eller flere billetter, som udgør den transportkontrakt, der kræves for at foretage en international rejse fra afrejsestedet til bestemmelsesstedet under brug af en række forskellige forbindelser og/eller jernbanevirksomheder;
- 12) "international rejse": personbefordring med jernbane, hvorved mindst en af Fællesskabets indre grænser krydses, og som kan foretages med en international forbindelse og/eller, for den indenlandske dels vedkommende, med en national forbindelse;
- 13) "international tjeneste": international personbefordring med jernbane, hvorved toget krydser mindst en af Fællesskabets indre grænser; togstammer kan kobles sammen og/eller adskilles, og de forskellige sektioner kan have forskellige udgangs- og bestemmelsesstationer, forudsat at hver enkelt togvogn krydser mindst én grænse;
- 14) "international højhastighedstjeneste": international jernbanetjeneste, hvorved i hvert fald en del af tjenesten udføres på en specialiseret jernbaneinfrastruktur for højhastighedstog svarende til definitionen i artikel 2, litra a), i Rådets direktiv 1996/48/EF²²;
- 15) "forsinkelse": forskellen mellem på den ene side det tidspunkt, der er angivet i tjenestekøreplanen eller den offentliggjorte køreplan, herunder foldere, der står til passagerernes rådighed, for det internationale togs eller højhastighedstogs afgang fra eller ankomst til en station og på den anden side det faktiske afgang- eller ankomsttidspunkt;
- 16) "aflysning": annullering af en regelmæssig international togforbindelse eller højhastighedsforbindelse;
- 17) "følgeskader": betydelige skader, der opstår på grund af forsinkelser, herunder forsinkelser, der medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, eller aflysninger;
- 18) "tjenestekøreplan": data for alle planlagte tog- og materielbevægelser på den pågældende infrastruktur i planens gyldighedsperiode;
- 19) "edb-informations- og edb-reservationssystem til jernbanetransport (CRST)": et elektronisk system, som indeholder oplysninger om al passagerbefordring, som tilbydes af jernbanevirksomhederne; oplysningerne i CRST om passagerbefordring omfatter oplysninger om:
 - (a) tabeller og køreplaner for passagerbefordring
 - (b) ledige pladser på persontog
 - (c) billetpriser og særlige betingelser
 - (d) togenes tilgængelighed for bevægelseshæmmede personer
 - (e) faciliteter, hvorigennem der kan foretages reservationer eller udstedes billetter, i det omfang disse faciliteter eller nogle af dem gøres tilgængelige for abonnenter

²² EFT L 235 af 17.9. 1996, s. 6.

- 20) "systemleverandør": et foretagende og dets datterselskaber, som har ansvaret for driften eller afsætningen af edb-informations- og edb-reservationssystemer til jernbanetransport;
- 21) "bevægelseshæmmet person": person, der har nedsat bevægelsesevne på grund af en fysisk, sensorisk eller motorisk defekt, åndelig svækkelse, alder, sygdom eller andre former for invaliditet, og som under brugen af transportmidler kræver særlig opmærksomhed og tilpasning af den betjening, der ydes alle passagerer;
- 22) "flere på hinanden følgende jernbanevirksomheder": jernbanevirksomheder, der hver især udfører en del af den internationale befordring;
- 23) "stedfortrædende jernbanevirksomhed": jernbanevirksomhed, som ikke har indgået kontrakt med passageren, men til hvilken jernbanevirksomheden har overladt at udføre transporten helt eller delvis.

KAPITEL II OPLYSNINGER OG BILLETTER

Artikel 3

Rejseoplysninger

Jernbanevirksomhederne og/eller rejsebureauerne skal som mindstemål give passagererne de oplysninger, der er angivet i bilag I.

De oplysninger, som ifølge bilag I skal gives før rejsen, skal også gælde for tjenester, der tilbydes af andre jernbanevirksomheder.

Oplysningerne gives i den mest hensigtsmæssige form.

Artikel 4

Transportkontrakt og billetter

1. Jernbanevirksomheden eller -virksomhederne påtager sig i overensstemmelse med transportkontrakten at transportere passageren og dennes håndbagage og øvrige bagage til bestemmelsesstedet. Kontrakten bekræftes ved udstedelse af en eller flere billetter til passageren. Billetterne betragtes som umiddelbart bevis på, at kontrakten er blevet indgået.

2. Jernbanevirksomhederne udsteder billetter, der som mindstemål indeholder de oplysninger, der er angivet i bilag II.

3. Hvis billetterne udstedes og reservationerne foretages i passagerens navn, skal de kunne overdrages til en anden på de betingelser, som angives ved billetkøbet.

4. Billetter kan udstedes og reservationer foretages som elektronisk dataregistrering, der kan omsættes til læselige skrifttegn.

Artikel 5

Adgang til rejseinformationssystemer

1. Stk. 2-7 i det følgende gælder med forbehold af bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) 2299/89 af 24. juli 1989²³ om en adfærdskodeks for edb-reservationssystemer, særlig artikel 21, litra b).
2. En systemleverandør, som tilbyder distributionsfaciliteter med henblik på regelmæssig personbefordring med jernbane, skal tillade alle jernbanevirksomheder, der anmoder om det, at deltage i disse distributionsfaciliteter på lige og ikke-diskriminerende vilkår inden for rammerne af systemets kapacitet, idet der dog tages forbehold for tekniske vanskeligheder, som systemleverandøren ikke er herre over.
3. Systemleverandøren må ikke:
 - (a) knytte urimelige betingelser til en kontrakt med en deltagende jernbanevirksomhed
 - (b) kræve opfyldelse af supplerende betingelser, der på grund af deres art eller efter almindelig handelsskik ikke har nogen forbindelse med deltagelse i informationssystemet, og skal stille samme betingelser for samme tjenesteydelser.
4. Systemleverandøren må ikke gøre deltagelse i informationssystemet betinget af, at en deltagende jernbanevirksomhed ikke samtidig deltager i et andet system.
5. En deltagende jernbanevirksomhed har ret til uden sanktion at opsiges sin kontrakt med systemleverandøren med mindst seks måneders varsel og ophør tidligst ved udgangen af det første år.
6. Indlæsnings- og behandlingsfaciliteter, som stilles til rådighed af systemleverandøren, skal tilbydes alle deltagende jernbanevirksomheder uden forskel.
7. Hvis systemleverandøren forbedrer distributionsfaciliteterne eller det udstyr, der benyttes til at levere dem, skal forbedringerne, inden for de givne tekniske rammer, tilbydes alle deltagende jernbanevirksomheder på samme vilkår og betingelser.

Artikel 6

Billetter, gennemgående billetter og reservationer

1. Jernbanevirksomhederne og/eller rejsebureauerne skal tilbyde billetter og/eller gennemgående billetter til internationale rejser mellem i hvert fald de centrale jernbanestationer samt til jernbanestationer i et bestemt område med den nærmeste jernbanestation som midtpunkt.
2. Uden at dette berører bestemmelserne i traktatens artikel 81, 82 og 86, samarbejder jernbanevirksomhederne om at tilbyde passagererne gennemgående billetter til internationale rejser. Samarbejdet skal være åbent for alle jernbanevirksomheder uden forskel. Betaling for tjenester i forbindelse med udstedelse af billetter skal stå i forhold til omkostningerne.

²³ EFT L 220 af 29.7.1989, s. 1.

Jernbanevirksomhederne anmelder samarbejdsaftalerne til Kommissionen et år efter denne forordnings ikrafttræden.

3. Billetter til internationale rejser skal som mindstemål distribueres til passagererne gennem følgende salgssteder:

- (a) billetkontorer og, hvis sådanne forefindes, billetautomater på alle vigtige jernbanestationer, eller:
- (b) telefon/Internet eller anden almindeligt tilgængelig informationsteknologi uden ekstra udgifter for brug af denne distributionskanal.

4. Jernbanevirksomhederne skal dog give de rejsende mulighed for at købe billetter til internationale rejser i toget på de betingelser, der er fastsat i artikel 36.

KAPITEL III JERNBANEVIRKSOMHEDENS ERSTATNINGSANSVAR

Artikel 7

Passagerers død eller tilskadekomst

1. Jernbanevirksomheden er erstatningspligtig ved en passagers død eller fysiske eller psykiske tilskadekomst, hvis den ulykke, der har forvoldt dødsfaldet eller skaden, fandt sted under passagerens ophold i toget eller under dennes ind- eller udstigning.
2. Forsikringspligten i artikel 9 i direktiv 95/18/EF skal, for så vidt den angår erstatningsansvar over for passagererne, forstås sådan, at jernbanevirksomheder skal være forsikret op til et beløb, som er tilstrækkeligt til at sikre, at alle erstatningsberettigede personer får udbetalt hele det beløb, hvortil de er berettigede ifølge denne forordning.

Den minimale forsikringsdækning pr. passager er på 310 000 EUR.

Artikel 8

Håndbagage

1. Ved en passagers død eller tilskadekomst hæfter jernbanevirksomheden for helt eller delvist tab eller beskadigelse af personlige ejendele, som passageren havde på sig eller havde med sig som håndbagage.
2. Bortset herfra hæfter jernbanevirksomheden ikke for tab eller beskadigelse af personlige ejendele eller håndbagage, som passageren selv skal have under opsyn, medmindre tabet eller beskadigelsen skyldes jernbanevirksomhedens fejl.

Artikel 9

Anden bagage

Jernbanevirksomheden hæfter for hel eller delvis ødelæggelse, tab eller beskadigelse af bagage, hvis den hændelse, der har forvoldt ødelæggelsen, tabet eller beskadigelsen, er indtruffet, mens jernbanevirksomheden havde ansvaret for bagagen.

Artikel 10

Forsinkelse

Jernbanevirksomheden er ansvarlig for forsinkelser, herunder forsinkelser, som resulterer i, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, og/eller aflysninger af internationale tog til passagerbefordring og/eller bagagetransport.

Jernbanevirksomheden er ikke ansvarlig for forsinkelser eller aflysninger af internationale forbindelser, som skyldes udsædvanlige vejrforhold, naturkatastrofer, krigshandlinger eller terroraktioner.

Artikel 11

Følgeskader

Hvis jernbanevirksomheden er ansvarlig for forsinkelser, herunder forsinkelser, som resulterer i, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, eller aflysninger, er jernbanevirksomheden erstatningspligtig, uanset de i artikel 10 fastsatte betingelser for erstatning i tilfælde af forsinkelse.

Uden at dette berører artikel 16, giver forsinkelser på under én time ikke ret til erstatning for følgeskader.

KAPITEL IV ERSTATNING OG KOMPENSATION

Artikel 12

Erstatning ved passagerers død eller tilskadekomst

1. Jernbanevirksomhedens erstatningsansvar ved en passagers død eller tilskadekomst er ikke underlagt økonomiske grænser.
2. Jernbanevirksomheden kan ikke afvise eller begrænse sit erstatningsansvar for skader, der opstår under de i artikel 7, stk. 1, beskrevne omstændigheder og ikke overstiger 220 000 EUR for hver passager. Ved beløb over denne størrelse er jernbanevirksomheden ikke erstatningspligtig, hvis den kan bevise, at den ikke har handlet uagtsomt eller begået fejl.

3. Hvis personer, over for hvilke en passager havde eller ville have fået retlig forsørgelsespligt, berøves deres underhold som følge af den pågældende passagers død, har de ret til erstatning for deres tab.

Artikel 13

Forskudsbetaling

Hvis en passager bliver dræbt eller kommer til skade, skal jernbanevirksomheden udbetale et forskud til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov senest 15 dage efter, at den erstatningsberettigede er blevet identificeret.

Ved dødsfald kan dette forskud ikke være under 21 000 EUR.

Artikel 14

Erstatning for håndbagage og anden bagage

1. Hvis jernbanevirksomheden er erstatningspligtig i henhold til artikel 8, skal den betale en erstatning på op til 1 800 EUR pr. passager.

2. Hvis jernbanevirksomheden er erstatningspligtig i henhold til artikel 9, skal den betale en erstatning på op til 1 300 EUR pr. passager.

Artikel 15

Erstatning for forsinkelser

1. En passager, som må imødesee en forsinkelse, kan uden at miste transportretten kræve erstatning for forsinkelse af jernbanevirksomheden. De minimale erstatningsbeløb for forsinkelse fremgår af bilag III.

2. Erstatningen i stk. 1 udbetales senest 14 dage efter indgivelse af erstatningsansøgningen. Erstatningen kan ikke udbetales i form af værdikuponer og/eller andre tjenesteydelser, medmindre passageren har givet sit skriftlige samtykke.

3. Erstatningen i punkt 1 kan ikke reduceres ved fradrag af transaktionsudgifter såsom gebyrer og udgifter til telefon eller frimærker. Jernbanevirksomhederne kan indføre en minimumsgrænse, hvorunder erstatning ikke udbetales. Denne grænse må ikke være over fire EUR.

Artikel 16

Forsinkelser, som medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, og aflysninger

1. Ved forsinkelser, som medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, eller ved aflysninger af internationale forbindelser, finder stk. 2 anvendelse, medmindre jernbanevirksomheden kan bevise, at forbindelsen udelukkende blev aflyst på grund af usædvanlige omstændigheder.

2. Når en jernbanevirksomhed imødeser en forsinkelse, som vil betyde, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, eller når en jernbanevirksomhed før den planmæssige afgang aflyser eller med rimelighed forventer at skulle aflyse en international forbindelse, skal den gøre alt for at oplyse passagererne herom.

Passagererne skal som mindstemål have tilbudt valget mellem:

- (a) refusion af billetens fulde pris på de betingelser, som gjaldt ved købet, for den eller (de dele af rejsen, der ikke er gennemført, og for den eller de dele, som allerede er foretaget, hvis den internationale rejse ikke længere tjener noget formål i forhold til passagerens oprindelige rejseplan, samt i givet fald en returrejse til afgangsstedet ved første lejlighed. Refusionen betales på de betingelser, som gælder for udbetaling af erstatning, jf. artikel 15, stk. 2 og 3, eller
- (b) videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår til det endelige bestemmelsessted ved første lejlighed, eller
- (c) videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår til det endelige bestemmelsessted på et senere tidspunkt efter passagerens ønske.

Artikel 17

Assistance

1. Ved forsinkelser, herunder forsinkelser, som medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, eller ved aflysninger af forbindelser skal jernbanevirksomheden eller stationslederen underrette passagererne om situationen og det forventede afgangs- og ankomsttidspunkt senest 10 minutter efter det planmæssige afgangstidspunkt eller trafikafbrydelsen.

2. Ved forsinkelser, herunder forsinkelser, som medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, eller ved aflysninger af forbindelser skal passagererne gratis tilbydes

- (a) måltider og forfriskninger i rimeligt forhold til ventetiden, og/eller
- (b) hotelindkvartering, hvis et ophold af en eller flere nætters varighed bliver nødvendigt, eller hvis yderligere ophold bliver nødvendigt, og/eller
- (c) transport mellem jernbanestationen og indkvarteringsstedet (hotel eller andet)
- (d) transport mellem jernbanestationen eller toget, hvis det er blokeret på sporet, og rejsens endelige bestemmelsessted eller afgangsstedet for et andet transportmiddel.

3. Jernbanevirksomheden skal på passagerens forlangende bekræfte på billetten, at toget er forsinket, at passageren på grund af en forsinkelse ikke har kunnet nå en tilslutningsforbindelse, eller at toget er aflyst.

4. Når stk. 1 og 2 finder anvendelse, skal jernbanevirksomheden især være opmærksom på bevægelseshæmmede passagerers og deres eventuelle ledsageres behov og på uledsagede børns behov.

KAPITEL V ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 18

Andre transportmidler

1. Bestemmelserne om erstatningsansvar finder anvendelse, når jernbanevogne transporteres med færges som led i den internationale rejse, medmindre lovbestemmelserne for søtransport er gunstigere for passagererne.
2. Hvis jernbanetransporten midlertidigt indstilles, og passagererne befordres med andre transportmidler, hæfter jernbanevirksomheden efter denne forordnings bestemmelser.

Artikel 19

Flere på hinanden følgende jernbanevirksomheder

Hvis en international rejse udføres af flere på hinanden følgende jernbanevirksomheder, hæfter de jernbanevirksomheder, der udfører transporten, solidarisk for passagerers død eller tilskadekomst, for beskadigelse eller bortkomst af bagage, for forsinkelser, herunder forsinkelser, som medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, og for aflysninger.

Artikel 20

Stedfortrædende jernbanevirksomheder

Hvis en jernbanevirksomhed helt eller delvis har overladt transportens udførelse til en stedfortrædende jernbanevirksomhed, er jernbanevirksomheden dog fortsat ansvarlig for hele transporten.

Artikel 21

Personer, som jernbanevirksomheden er ansvarlig for

Jernbanevirksomheden er ansvarlig for sine ansatte og for andre personer, hvis tjeneste den benytter til udførelse af transporten, når de ansatte og/eller disse andre personer handler inden for rammerne af deres funktion.

Ansatte hos forvalteren af den infrastruktur, der benyttes til transporten, betragtes som personer, hvis tjeneste jernbanevirksomheden benytter til udførelse af transporten.

Artikel 22

Grundlaget for erstatningskrav – kumulering af erstatningskrav

I alle tilfælde, hvor denne forordning finder anvendelse, kan erstatningssager, uanset deres grundlag, kun rejses mod jernbanevirksomheden på denne forordnings betingelser og inden for dens grænser.

Det samme gælder for enhver sag, som anlægges mod jernbanevirksomhedens personale eller andre personer, som den ifølge artikel 21 er ansvarlig for.

Det samlede erstatningsbeløb, som skal betales af jernbanevirksomheden, den stedfortrædende jernbanevirksomhed, deres personale og andre personer, hvis tjeneste de benytter til udførelse af transporten, kan ikke overskride erstatningsgrænserne i denne forordning.

Artikel 23

Begrænsning af søgsmålsadgang

1. Fristen for anlæggelse af erstatningssager på grundlag af jernbanevirksomhedens ansvar i tilfælde af en passagers død eller tilskadekomst er
 - (a) for passagerens vedkommende tre år regnet fra dagen efter datoen for ulykken
 - (b) for andre erstatningsberettigede personers vedkommende tre år efter passagerens død, dog højst fem år efter datoen for ulykken.
2. Fristen for andre søgsmål, som rejses på grundlag af transportkontrakten, er to år fra den dato, hvor den pågældende hændelse indtraf.

Artikel 24

Regresret

Ingen bestemmelse i denne forordning kan begrænse en i henhold til forordningens bestemmelser erstatningspligtig persons eventuelle regresret over for andre.

Jernbanevirksomheden har ret til at rejse erstatningskrav over for infrastrukturforvalteren til dækning af erstatning, som jernbanevirksomheden har udbetalt til passagerer. Infrastrukturforvalterens erstatningsansvar i denne forbindelse berører ikke anvendelsen af præstationsordningen i artikel 11 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF²⁴.

²⁴ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29.

Artikel 25

Forbud mod afvigelser og begrænsninger

1. Forpligtelser over for passagererne i henhold til denne forordning kan ikke indskrænkes eller fraviges, navnlig ikke ved at indføje undtagelsesbestemmelser eller begrænsende klausuler i transportkontrakten.
2. Jernbanevirksomhederne kan tilbyde passagererne gunstigere kontraktbetingelser end de minimumsbetingelser, som er fastsat i denne forordning.

Artikel 26

Fritagelse

Hvis jernbanevirksomheden kan godtgøre, at skaden helt eller delvis skyldes, at den erstatningskrævende eller den person, som er anledning til erstatningskravet, har handlet uagtsomt, forsømmeligt eller ukorrekt, fritages jernbanevirksomheden helt eller delvis for sin erstatningspligt over for den erstatningskrævende i det omfang, denne uagtsomme, forsømmelige eller ukorrekte handling har forårsaget eller medvirket til skaden.

KAPITEL VI BEVÆGELSESHÆMMEDE PERSONER

Artikel 27

Befordringspligt

1. Jernbanevirksomheden og/eller rejsebureauet kan ikke under henvisning til nedsat bevægelsesevne afvise at udstede billet eller foretage reservation til en international forbindelse med afgang fra en central jernbanestation.

Artikel 28

Assistance på jernbanestationerne

1. Når en bevægelseshæmmet person som led i en international rejse afrejser fra, foretager togskifte på eller ankommer til en international jernbanestation, skal stationslederen sørge for, at den pågældende får tilstrækkelig assistance til at kunne stige på det afgående tog, skifte til det tilslutningstog eller stige af det ankommende tog, han eller hun har købt billet til.
2. Den i stk. 1 nævnte assistance ydes på den betingelse, at den jernbanevirksomhed og/eller det rejsebureau, hos hvem billetten er købt, får besked om den pågældendes behov mindst 24 timer, før der er behov for denne assistance.
3. Hvis der ikke modtages besked i overensstemmelse med stk. 1, træffer stationslederen på afrejsestationen, skiftestationen eller ankomststationen alle rimelige foranstaltninger for at

yde den bevægelseshæmmede, som er på international rejse, tilstrækkelig assistance til at kunne stige på det afgående tog, skifte til det tilslutningstog eller stige af det ankomende tog, han eller hun har købt billet til.

Artikel 29

Assistance på jernbanestationerne

1. Stationslederen er ansvarlig for, at bevægelseshæmmede personer får assistance.
2. Stationslederen angiver steder i og uden for jernbanestationen, hvor bevægelseshæmmede personer kan melde deres ankomst på jernbanestationen og bede om assistance, hvis de har behov for det.

Artikel 30

Assistance i toget

Jernbanevirksomheden og/eller rejsebureauet skal yde bevægelseshæmmede personer assistance i toget og under ind- og udstigning, hvis den pågældende person overholder betingelserne i artikel 28, stk. 2.

Artikel 31

Meddelelse om behov for assistance

1. Jernbanevirksomheder og rejsebureauer skal træffe alle nødvendige foranstaltninger for på alle salgssteder at kunne modtage besked om, at der er behov for assistance til bevægelseshæmmede personer.
2. Jernbanevirksomhederne og/eller rejsebureauerne skal videregive beskeden 24 timer i forvejen, så afrejsestationens, skiftestationens eller ankomststationens ledelse kan yde assistance i overensstemmelse med artikel 28, stk. 1.
3. Umiddelbart efter en national eller international forbindelses afgang skal jernbanevirksomheden underrette skiftestationens og ankomststationens leder om det antal bevægelseshæmmede personer, som har behov for assistance, og om assistencens art.

KAPITEL VII SIKKERHED OG TJENESTEKVALITET

Artikel 32

Sikkerhed

1. Jernbanevirksomhederne skal træffe passende foranstaltninger for at skabe et højt sikkerhedsniveau på jernbanestationerne og i togene. De skal forebygge farer, der truer

passageres sikkerhed, og effektivt imødegå sådanne farer, når og hvor de måtte opstå inden for deres ansvarsområde.

2. Uden at dette berører bestemmelserne i traktatens artikel 81, 82 og 86, skal jernbanevirksomhederne samarbejde om at skabe og opretholde et højt sikkerhedsniveau og udveksle oplysninger om bedste praksis med hensyn til at afværge handlinger, der kan forringe sikkerhedsniveauet.

Artikel 33

Standarder for servicekvalitet

1. Jernbanevirksomhederne skal opstille tjenstekvalitetsstandarder for internationale tjenester og indføre et kvalitetsstyringssystem til opretholdelse af tjenstekvaliteten. Tjenstekvalitetsstandarderne skal som mindstemål omfatte punkterne i bilag IV.

2. Jernbanevirksomhederne skal overvåge deres eget præstationsniveau på grundlag af tjenstekvalitetsstandarderne. Jernbanevirksomhederne offentliggør hvert år en rapport om deres tjenstekvalitetsniveau sammen med deres årsberetning. Disse resultater skal desuden offentliggøres på jernbanevirksomhedens internetsted.

Artikel 34

Klager

1. Jernbanevirksomheder, der tilbyder internationale tjenester, skal indføre en klageordning. Jernbanevirksomhederne skal informere passagererne grundigt om, hvor de skal henvende sig, hvis de vil klage.

2. Passagererne kan indgive klage over internationale rejser til en hvilken som helst jernbanevirksomhed, der er med i denne ordning, eller til det salgssted, hvor billetten er købt.

3. Klagen kan indgives på det eller de sprog, som benyttes i de medlemsstater, hvor rejsen er foretaget, eller på det sted, hvor billetten er købt, eller på engelsk, fransk eller tysk.

4. Den jernbanevirksomhed eller det salgssted, som modtager en klage i henhold til stk. 2, skal på vegne af alle involverede parter i det internationale rejsearrangement svare klageren på det sprog, der benyttes i klagen. Det kan indebære besvarelse på en stedfortrædende eller efterfølgende jernbanevirksomheds, en stationsleders, et rejsebureaus og/eller en infrastrukturforvalters vegne. Hvis det salgssted, som modtager klagen, ikke tilhører den eller de jernbanevirksomheder, der har været involveret i rejsen, kan salgsstedet videregive klagen til den rette adresse, idet det samtidig underretter passageren herom.

5. En jernbanevirksomhed eller et salgssted, som modtager en klage i henhold til stk. 2, skal give passageren et begrundet svar senest 20 arbejdsdage efter klagens modtagelse. Svaret skal indeholde oplysninger om mulighederne for en tvistbilæggelsesprocedure uden for domstolene og for adgang til domstolsprøvelse. Hvis det ikke er muligt at give et fyldestgørende svar inden 20 arbejdsdage på grund af manglende oplysninger, skal klageren underrettes om den forventede forsinkelse. Besvarelsen af klagen skal under alle omstændigheder foreligge inden tre måneder.

6. Jernbanevirksomheden skal i den årsberetning, der nævnes i artikel 33, oplyse om antallet og arten af modtagne og behandlede klager, besvarelsestid og foretagne forbedringer.

Artikel 35

Adressaten for erstatningskravet

Erstatningskrav over for en jernbanevirksomhed rettes skriftligt til jernbanevirksomheden.

Hvis en international rejse er udført af flere på hinanden følgende jernbanevirksomheder eller af en eller flere stedfortrædende jernbanevirksomheder, kan erstatningskravet rettes til en hvilken som helst af de jernbanevirksomheder, der har været involveret i transporten. Et erstatningskrav, som rettes til en af de involverede jernbanevirksomheder, betragtes som også værende rettet til de øvrige jernbanevirksomheder.

Artikel 36

Passagerens forpligtelser

1. Passageren skal ved billettens modtagelse sikre sig, at den er udstedt i overensstemmelse med hans instruktioner. Passageren skal være i besiddelse af en gyldig billet fra rejsens påbegyndelse, medmindre han på grund af lukkede billetkontorer og/eller defekte billetautomater ikke har kunnet købe sin billet ved afrejsen fra den centrale jernbanestation. I så fald skal passageren straks underrette det kompetente togpersonale herom. Passageren skal på forlangende forevise sin billet for det kompetente togpersonale.

2. Jernbanevirksomhederne kan kræve, at

(a) en passager, som ikke kan forevise gyldig billet, foruden transportprisen skal betale et tillæg, der ikke må overstige 100% af transportprisen

(b) en passager, som afviser at betale transportprisen eller tillægget, på forlangende skal afbryde rejsen.

3. Jernbanevirksomhederne kan kræve, at en passager uden at få refunderet sin billet og/eller reservation afbryder rejsen, hvis han

(a) udgør en sikkerhedsrisiko for togpersonalet og/eller andre passagerer, eller

(b) udgør en fare for togets sikkerhed, eller

(c) forulemper togpersonalet og/eller andre passagerer ved upassende opførsel som f.eks. manglende hensyn til røgfri områder, vandalisme, fornærmelser eller voldelig adfærd.

KAPITEL VIII OPLYSNINGER OG HÅNDHÆVELSE

Artikel 37

Oplysningspligt

Jernbanevirksomhederne skal på hensigtsmæssig måde oplyse offentligheden om eventuelle planer om at indstille internationale forbindelser.

Artikel 38

Håndhævelse

1. Medlemsstaterne udpeger hver især et organ, som skal være ansvarligt for håndhævelsen af denne forordning. Når det er påkrævet, træffer dette organ de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at passagerernes rettigheder respekteres.

Organet skal med hensyn til organisation, finansiering, retlig form og beslutningstagning være uafhængigt af infrastrukturforvaltere, opkrævningsorganer, tildelingsorganer eller jernbanevirksomheder.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om det organ, som udpeges i overensstemmelse med dette stykke.

2. Enhver passager kan klage til ethvert organ, som er udpeget i henhold til stk. 1, eller til ethvert andet kompetent organ, som er udpeget af en medlemsstat, over påstået overtrædelse af denne forordning.

Artikel 39

Samarbejde mellem håndhævelsesorganer

De i artikel 38, stk. 1, nævnte håndhævelsesorganer udveksler oplysninger om deres arbejde, beslutningstagningsprincipper og praksis, så de kan samordne deres beslutningstagningsprincipper i Fællesskabet som helhed. Kommissionen bistår dem med dette arbejde.

Kapitel IX

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 40

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af denne forordnings bestemmelser og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de overholdes. De fastsatte sanktioner skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne anmelder disse bestemmelser til Kommissionen senest den ...²⁵ og giver straks meddelelse om enhver senere ændring af dem.

Artikel 41

Bilag

Bilagene ændres efter proceduren i artikel 44, stk. 2.

Artikel 42

Ændring af bestemmelserne

1. De foranstaltninger, som kræves til gennemførelse af artikel 3-6 og artikel 27-31, vedtages efter proceduren i artikel 43, stk. 2.
2. Beløbene i artikel 11 og artikel 13-15 ændres efter proceduren i artikel 43, stk. 2.

Artikel 43

Udvalg

1. Kommissionen bistås af det udvalg, som blev nedsat ved artikel 11a i Rådets forordning 91/440/EØF²⁶.

²⁵ Seks måneder efter denne forordnings ikrafttræden.

²⁶ EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Den i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF nævnte frist fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 44

Rapport

Kommissionen aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og resultaterne af denne forordning, navnlig tjenestekvalitetsniveauerne, tre år efter dens ikrafttræden.

Rapporten skal bygge på de oplysninger, som gives i henhold til forordningens artikel 33, stk. 2, artikel 34, stk. 6, og artikel 39, stk. 1, samt artikel 10b, i direktiv 91/440/EØF. Rapporten ledsages om nødvendigt af passende forslag.

Artikel 45

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I
MINDSTEMÅL AF OPLYSNINGER, SOM SKAL GIVES AF
JERNBANEVIRKSOMHEDERNE

Oplysninger forud for rejsen

Alle relevante betingelser i forbindelse med kontrakten

Køreplan og betingelser for den hurtigste rejse

Køreplaner og betingelser for de billigste rejser

Tilgængelighed og adgangsbetingelser for bevægelseshæmmede personer

Mulighed og betingelser for at medtage cykler

Adgang til pladser i ryger- og ikke-rygerkupeer, første- og andenklasseskupeer samt liggevogne og sovevogne

Enhver hændelse, som kan afbryde eller forsinke rejsen

Servicetilbud i toget

Oplysninger på reisen

Service i toget

Næste station

Forsinkelser

Vigtigste tilslutningsforbindelser

Sikkerhedsforhold

Disse oplysninger skal som mindstemål gives på de sprog, der benyttes i de medlemsstater, på hvis område tjenesten udføres.

Oplysninger efter reisen

Procedurer og kontaktsteder for bortkommen bagage

Procedurer for indgivelse af klager

BILAG II
MINDSTEMÅL AF OPLYSNINGER, SOM SKAL ANGIVES PÅ BILLETEN

Den eller de jernbanevirksomheder, som udfører transporten

Billettens gyldighed (datoer, tog, klasse)

Angivelse af, om billetten skal bekræftes før rejsen, og betingelser for dens brug

Pris inklusive skatter og afgifter

BILAG III
MINIMUMSERSTATNING I TILFÆLDE AF FORSINKELSE

| Tjenestens art | Rejsens varighed | Erstatning på 50% i tilfælde af | Erstatning på 100% i tilfælde af |
|--|-------------------------|--|---|
| Internationale rejser med rutetog, som (delvis) foregår med højhastighedsforbindelse | Indtil to timer | 30-60 minutters forsinkelse | Over 60 minutters forsinkelse |
| | Over to timer | 60-120 minutters forsinkelse | Over 120 minutters forsinkelse |
| Internationale rejser, som ikke foregår med højhastighedsforbindelse | Indtil fire timer | 60-120 minutters forsinkelse | Over 120 minutters forsinkelse |
| | Over fire timer | 120-240 minutters forsinkelse | Over 240 minutters forsinkelse |

BILAG IV
MINIMALE TJENESTEKVALITETSSTANDARDE

Oplysninger og billetter

Internationale forbindelsers punktlighed og generelle principper for behandling af trafikforstyrrelser

Aflysninger af internationale togforbindelser

Rengøring af togvogne og stationsbygninger (luftkvalitet i vognene, hygiejneniveauet på toiletterne osv.)

Tilfredshedsundersøgelser blandt kunderne

Klagebehandling, refusion og erstatning for ikke-opfyldelse af kvalitetskravene

Assistance til bevægelseshæmmede personer.



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 3.3.2004
KOM(2004) 144 endelig

2004/0050 (COD)

Forslag

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om erstatning ved manglende overholdelse af kontraktlige kvalitetskrav i forbindelse
med jernbanefragt**

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

I de seneste dokumenter om transportpolitik, f.eks. hvidbogen om transport fra 2001 og Kommissionens meddelelse "Mod et integreret europæisk jernbanesystem" fra januar 2002 fremhæves den meget store betydning det tillægges at forbedre fragten med jernbane i Europa for at sætte gang i udviklingen af jernbanefragten og yde et bidrag til bedre balance mellem de forskellige transportformer i europæisk transport. Efter Kommissionens opfattelse er den markedsintegrationspolitik, som EU iværksætter, den bedste måde at forbedre jernbanefragten på. Liberaliseringen af jernbanefragtmarkederne og øget konkurrence forventes sammen med fælles regler for jernbanesikkerhed og foranstaltninger til fremme af interoperabilitet mellem de opdeltede nationale jernbanesystemer at medføre forbedringer. Der bliver dog sandsynligvis kun tale om et langsom og gradvis skærpelse af konkurrencen, og serviceforbedringerne kommer derfor også kun gradvis. Det er imidlertid vigtigt, at forbedringerne sker hurtigt for at overbevise jernbanefragtkunderne om de fordele, der er forbundet med at bruge jernbanefragt eller med at ændre deres logistiske processer i retning af jernbanefragt. Kommissionen er derfor overbevist om, at der er behov for særlige foranstaltninger, for at overbevise kunderne om, at jernbanefragt er pålidelig. I hvidbogen om transport fra 2001 og i Kommissionens meddelelse fra 2002 bebudede Kommissionen, at den ville foreslå en forordning om erstatninger ved manglende overholdelse af kontraktlige servicekrav.

Medlemsstaterne har siden 15. marts 2003 skullet åbne adgangen til det transeuropæiske jernbanefragtnet for jernbaneselskaber, der ønsker at udføre international jernbanefragt. Nogle medlemsstater har allerede åbnet deres marked ifølge deres nationale lovgivning. Det gælder f.eks. Sverige, Danmark, Det Forenede Kongerige, Nederlandene, Tyskland, Østrig og Italien, hvor jernbanefragtvirksomhederne konkurrerer med de traditionelle jernbaneselskaber. På nogle nationale fragtmarkeder er der således en stærkt konkurrence. I andre medlemsstater har enten manglende lovgivning eller praktisk gennemførelse hidtil holdt nye markedsaktører ude.

Jernbanefragten i EU er ikke lige effektiv overalt. I 1990'erne voksede transportvolumenet svagt med 0,7% om året efter faldet i 1980'erne på 1,2% om året. På baggrund af den meget dynamiske vækst på transportmarkedet generelt er jernbanernes resultater sammenlignet med konkurrerende transportformer meget beskedne. I nogle medlemsstater har jernbanernes indsats været mere dynamisk, f.eks. i Det Forenede Kongerige, hvor det volumen, der transporteres med jernbane, er steget med 50% siden 1994. Denne vækst er bl.a. blevet støttet af en stærk stigning i den maritime containertransport med jernbane via havne i Det Forenede Kongerige på i alt 56% mellem 1992 og 2001.

Udviklingen i kvaliteten af den service der ydes ved international jernbanefragt er alarmerende. Indikatorer over præcisionen i forbindelse med international kombitransporttøge, indhentet af UIRR for alle vigtige europæiske fragtkorridorer viser, at servicen er uacceptabel. I 1999 var 40% af alle kombitransporttøge forsinket med over 30 min. Tre år senere i 2002 ankom 52% af togene ikke til tiden, og 7% var over 24 timer forsinket. De vigtigste grunde til forsinkelserne var manglende lokomotiver eller personale ved omladningsstederne. Skønt der synes at have været en mindre forbedring i de seneste måneder, forbliver billedet meget forskelligt for de forskellige korridorer. For ruten mellem Tyskland/Belgien til Spanien over Frankrig via Port Bou er der registreret særligt lave præcisionssatser. Det samme gælder for transport fra Tyskland til Østeuropa og fra Nederlandene/Tyskland til Italien via Gotthard-ruten. Derimod er præcisionen af kombitransporttøgene til Spanien via Irun og togene over Brenner-ruten blev forbedret i de sidste måneder.

Der er betydelige omkostningsvirkninger af dårlig betjening for jernbanesektoren. Jernbaneselskaberne og kombitransportoperatører kan ikke få nye jernbanefragtkontrakter og mister endog trafik til andre transportformer. De eventuelle følger af den dårlige service er tab af indtægter, ineffektiv udnyttelse af personale og aktiver og øgede erstatningskrav fra kunderne. UIRR anslog i 2000, at de samlede årlige omkostninger som følge af den dårlige kvalitet af den jernbanefragt, der ydes kombitransportoperatørerne, er 41 mio. EUR svarende til 6% af de samlede internationale indtægter for de jernbaneselskaber, der er medlemmer af UIRR.

De nugældende kundeerstatninger inden for international jernbanefragt er fastsat i CIM-bilaget til konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF)¹. Den nugældende CIM fra 1980 og den nye CIM (vedlagt den endnu ikke gældende Vilnius-protokol²) fastsætter, at jernbaneselskabet skal betale erstatning ved tab eller beskadigelse af transporteret gods eller ved manglende overholdelse af den maksimale transporttid. I CIM fastsættes der en referencetransporttid for en fuldt vognladning på 24 timer for hver tilbagelagt 400 km. Dette svarer til en gennemsnitlig minimumstransporthastighed på 17 km/t, hvilket ikke længere er tilfredsstillende for kunderne i dag. For vejtransportsektoren fastsættes der i en tilsvarende international rammeaftale, CMR ("Konvention om kontrakter vedrørende international godstransport ad landevej"), forpligtelser vedrørende transporttiden på en mere hensigtsmæssig og tidssvarende måde, idet der henvises til forsendelsestiden for et påpasseligt transportselskab. Således er CIM-bilaget til COTIF ikke i sin nuværende form egnet til dagens transportmarked. Kontraktmæssige kvalitetskrav, herunder bestemmelser om erstatning for manglende overholdelse aftalte ankomsttider inden for jernbanefragt, gælder i dag hovedsagelig kun for indenlandsk trafik. Der er meget få eksempler på kontrakter om kvalitet inden for international transport. De er begrænset til transport af værdifuldt gods, f.eks. biler for indflydelsesrige industrikunder som bilfabrikkerne, kombinerede transporttøge eller bloktøge. Effektive erstatningsbestemmelser tilbydes sjældent af traditionelle jernbanetransportører på grund af deres dominerende stilling på markedet. Nytilkomne jernbaneselskaber indgår almindeligvis kontrakter vedrørende kvaliteten af transporten med deres kunder.

Der skal med den foreslåede forordning vedtages rammebestemmelser for erstatninger inden for godstransport med jernbane med udgangspunkt i de grundlæggende principper i CIM-bestemmelserne, men som samtidig skal afspejle de nuværende realiteter inden for jernbanefragtmarkedet bedre. Der er tale om en "lettere" lovgivning, der passer i en business-to-business markedskontekst. Den vil give markedsaktørerne kontraktmæssig frihed, samtidig med at der fastsættes nogle grundlæggende regler om ansvar både for transportørerne og kunderne, samt erstatningsstørrelserne. Det ville ikke være hensigtsmæssigt med et mere detaljeret regelsæt, fordi det ville være umuligt at udvikle regler, der passede til de talrige specifikke behov på jernbanefragtmarkedet.

De grundlæggende parametre for den foreslåede EU-forordning om erstatninger er følgende: Fastsættelse af ansvar, kvalitetskriterier for jernbanefragt, erstatningsomfang, kvalitetskontrol, ansvarsbegrænsninger og baneinfrastrukturforvaltners ansvar. Det kontraherende jernbaneselskab, der har accepteret transporten af gods, er ansvarlig for transporten over hele strækningen indtil leveringsstedet. Korrekte kvalitetskriterier er i dag: overholdelse af den

¹ COTIF/CIV-CIM af 9. maj, Konvention om internationale jernbanebefordringer.

² Protokol af 3. juni 1999 om ændring af Konvention af 9. maj 1980 om internationale jernbanebefordringer (COTIF).

aftalte leveringstid, information til kunden i tilfælde af leveringsproblemer og en vis smidighed i forbindelse med transportordenen.

Erstatningsomfanget for tab og beskadigelse af det transporterede gods er fastsat til 75 EUR pr. kg beskadiget bruttovolumen. En tredobling af denne værdi sammenlignet med den, der er indført ved CIM under COTIF 1980, er berettiget som følge af stigningen i gennemsnitsværdien af transporteret gods i de sidste 25 år. Erstatningen ved jernbaneselskabets togaflysninger og aflysninger fra fragtkundens side kan afhænge af varslet i forhold til transportens afsendelse. Dette er i overensstemmelse med nuværende markedspraksis ved international godstransport med jernbane.

Erstatningsansvaret i forbindelse med forsinkelser kan tilpasses efter forsinkelsens størrelse og afhængigt af, hvilken jernbanetransporttype der er tale om, f.eks. bloktog, godsvognsladninger og transport organiseret omkring et centralt punkt, f.eks. en terminal eller rangerbanegård. For bloktog fastsættes erstatningen imidlertid i forordningen til mindst 5% og højst 25% af fragttariffen. Disse værdier anvendes i øjeblikket i praksis, især inden for international kombitransport. Til sammenligning fastsættes der ingen minimumserstatningsats i CIM for forsinkelser, men kun en maksimumserstatning på indtil fire gange fragttariffen.

De kontraherende parter må aftale, at der indføres et egnet kontrolsystem, der giver mulighed for klart at dokumentere alle former for manglende overholdelse af kontraktforpligtelserne. Ansvar i forbindelse med normale standardvilkår som f.eks. svind, force majeure eller uundgåelige omstændigheder udelukkes. Hvis jernbaneinfrastrukturforvalteren er ansvarlig for trafikforstyrrelser, der fører til forlængelse af transporttiden, er denne ansvarlig over for jernbaneselskabe(t) (-rne).

Kommissionen venter, at indførelsen af den foreslåede erstatningsordning vil få jernbaneselskaberne til at forbedre effektiviteten og smidigheden i deres produktionsprocesser i forbindelse med jernbanefragtservice. Erstatningsordningerne bør ikke subsidieres ved hjælp af statsstøtte, da de positive virkninger på kvaliteten derved kan gå tabt, og Kommissionen er besluttet på at sikre loyal konkurrence på jernbanefragtmarkedet. Bedre udnyttelse af personale og udstyr, anvendelse af moderne dataredskaber med mulighed for real time tracking og opsporing af tog og vogne på internationale ruter og øget smidighed for bedre at imødekomme kundernes behov, samtidig med at der sikres en høj grad af sikkerhed, vil medføre omkostningsbesparelser for jernbaneselskaberne. Samtidig vil de ændringer der udløses af erstatningsordningen, føre til kvalitetsforbedringer for kunderne, der derved opmuntres til at øge deres efterspørgsel efter jernbanefragtjenester. Den samlede økonomiske gevinst ved ordningen er blevet beregnet til ca. 70 mio. EUR om året for EU-15.

Udkast til forslag

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om erstatning ved manglende overholdelse af kontraktlige kvalitetskrav i forbindelse med jernbanefragt

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen³,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁴,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁵,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁶, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Det er vigtigt for gennemførelsen af målene for den fælles transportpolitik, at jernbanefragtjenesterne forbedrer deres konkurrenceevne med henblik på at muliggøre de skift af transportform, der er nødvendige for at skabe bedre balance i transportsystemet.
- (2) Den manglende servicekvalitet er i øjeblikket en væsentlig hindring for udviklingen af jernbanefragtjenester i Fællesskabet, således som påvist i kvalitetsindikatorerne, og som des ses af udviklingen i markedsandelene.
- (3) De manglende økonomiske og kontraktmæssige incitament er en væsentlig årsag til den dårlige kvalitet inden for jernbanefragt. Gældende bestemmelser om erstatninger til jernbanefragtkunder i CIM-bilaget til COTIF⁷ stimulerer ikke effektivt en kvalitetsforbedring. Der må derfor vedtages en særlig lovgivning for at forbedre servicekvaliteten med henblik på at genvinde tilliden hos jernbanefragtkunderne.
- (4) Indførelse af netadgang til internationale jernbanefragtjenester og en deraf følgende skærpelse af konkurrencen vil få markedsaktørerne til at forbedre deres service med hensyn til pris og kvalitet.

³ EFT C [...], [...], s. [...].

⁴ EFT C [...], [...], s. [...].

⁵ EFT C [...], [...], s. [...].

⁶ EFT C [...], [...], s. [...].

⁷ COTIF/CIV-CIM af 9. maj 1980, Konvention om internationale jernbanebefordringer

- (5) Konkurrenceforbedringen bliver imidlertid sandsynligvis kun langsom og gradvis, og de bestående markedsaktører på jernbanefragtmarkedet kan derfor bevare deres dominerende stilling på markedet i årevis. De nationale jernbanefragselskabers markedsdominans gør det umuligt for de fleste jernbanefragtkunder at indgå transportkontrakter på rimelige og tilfredsstillende vilkår. Der må derfor fastsættes obligatoriske minimumskrav, og indføres en erstatningsordning for transportkontrakter.
- (6) Erstatningsordningen bør dække tab og beskadigelse af transporteret gods, leveringsforsinkelser og aflysninger samt omfatte erstatning for brud på alle øvrige kvalitetskrav i transportkontrakten. Erstatningsordningen bør også tage transportkontraktens omfang i betragtning. En transportkontrakt, der omfatter et tog i sin helhed (bloktog), bør derfor behandles forskelligt fra en kontrakt, der omfatter en plads i et tog (vognladning) på grund af omfanget af den risiko, som kunden løber i forbindelse med et bloktog, og på grund af vanskelighederne ved at fastslå det oprindelige ansvar for forsinkelser i forbindelse med vognladninger.
- (7) Et jernbaneselskab, der skal yde et bestemt servicekvalitetsniveau, bør have regresmulighed over for jernbaneinfrastrukturforvaltere, der er ansvarlige for begivenheder, der har en negativ indflydelse på dets mulighed for at overholde sit servicekvalitetsniveau.
- (8) Virkningerne af denne forordning bør tages op til undersøgelse, især under hensyn til hvorledes konkurrencen udvikler sig på de relevante jernbanefragtmarkeder.
- (9) Målene for denne forordning, især kvalitetsforbedringen af Fællesskabets jernbanefragtjenester, kan ikke tilstrækkeligt opfyldes af medlemsstaterne som følge af den betydelige internationale dimension, der indgår i jernbanefragt, og kan derfor på grund af at der må gennemføres en tværnational koordineret foranstaltning bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. samme artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Emne og område

I denne forordning fastsættes jernbaneselskabernes og jernbanefragtkundernes forpligtelse til at fastsætte kvalitetskrav for jernbanefragt og for erstatninger, såfremt fragtkontraktens kvalitetskrav ikke opfyldes.

Denne forordning anvendes på alle nationale og internationale jernbanefragtjenester i Fællesskabet. Tjenester til, fra og gennem tredjelande omfattes også, hvis Fællesskabet har indgået en aftale om denne forordnings genstand med tredjelandet.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved

- (a) "Jernbaneselskab", enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis hovedaktivitet består i godstransport og/eller passagerbefordring via jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækraften, herunder virksomheder, som kun sørger for trækraften.
- (b) "Jernbanefragtkunde", alle offentlige eller private foretagender, der indgår kontrakt med et jernbaneselskab med henblik på alle former for jernbanefragtydelser.
- (c) "Bloktoget", jernbanetransport, hvor kunden af jernbaneselskabet køber en ydelse i form af træk af mindst et tog, der er organiseret af kunden, og som kører efter en særlig plan, som kunden har fastsat, og som han modtager en særlig faktura for.
- (d) "Vognladning", jernbanetransport, hvor kunden af jernbaneselskabet køber transport af mindst en vogn af et tog, der er organiseret af jernbaneselskabet, og som kører efter en plan fastsat af dette, som tilbydes flere kunder, og som jernbaneselskabet fakturerer hver enkelt særskilt for.
- (e) "Infrastrukturforvalter", alle organer eller foretagender med særligt ansvar for at oprette og vedligeholde jernbaneinfrastrukturer. Definitionen omfatter også forvaltning af kontrol- og sikkerhedssystemer.
- (f) "fragtkontrakt", en kontrakt mellem jernbaneselskabet og en jernbanefragtkunde om ydelse af jernbanefragttjenester.

Artikel 3

Kontraktlige kvalitetskrav

Kvalitetskravene i forbindelse med jernbanefragt aftales mellem parterne og fastlægges som rettigheder og pligter under hensyn til de særlige forhold, der gælder for fragtkontrakten.

Fragtkontrakten skal indeholde en detaljeret definition af alle kvalitetskrav til den pågældende tjeneste. For at være gyldig skal kontrakten indeholde følgende kvalitetskrav:

- a) Aftalte tidspunkter for jernbaneselskabets modtagelse/aflevering af godset, vognene eller togene fra/til jernbanefragtkunden
- b) Ankomsttidspunktet og erstatning ved forsinkelser
- c) Erstatning ved tab eller beskadigelse af godset
- d) Erstatning ved jernbaneselskabets aflysning af toget
- e) Erstatning ved jernbanefragtkundens aflysning af toget
- f) Et kvalitetskontrolsystem aftalt mellem parterne.

Artikel 4

Erstatning ved jernbaneselskabets manglende overholdelse af kontraktlige kvalitetskrav

Overholder jernbaneselskabet ikke de kontraktlige kvalitetskrav ifølge kvalitetskontrollsystemet som fastsat i fragtkontrakten, skal det betale erstatning til fragtkunden.

Især hæfter jernbaneselskabet for:

Tab eller beskadigelse af det transporterede gods

Overskridelse af de aftalte ankomsttider

Jernbaneselskabets aflysning af tog

Anden manglende overholdelse af de kontraktlige kvalitetskrav, som er aftalt indbyrdes af parterne i fragtkontrakten.

Artikel 5

Erstatning ved jernbanefragtkundens manglende overholdelse af kontraktlige kvalitetskrav

Overholder jernbanefragtkunden ikke de kontraktlige kvalitetskrav ifølge kvalitetskontrollsystemet som fastsat i fragtkontrakten, skal han betale erstatning til jernbaneselskabet.

Især hæfter jernbanefragtkunden for:

Manglende overholdelse af aftalte tidspunkter for indlevering

Fragtkundens aflysning af tog.

Artikel 6

Erstatning for tab af transporteret gods

I tilfælde af helt eller delvis tab af godset skal jernbaneselskabet betale en erstatning beregnet efter godsets markedspris på det sted og på det tidspunkt, hvor det blev indleveret.

Erstatningen for tab er højst 75 EUR pr. kg tabt bruttomasse, undtagen hvis fragtkontrakten omfatter en tegning af interesse i afleveringen eller angivelse af værdi. I dette tilfælde er den pågældende interesse eller værdi maksimumserstatningen.

Artikel 7

Erstatning for beskadigelse af det transporterede gods

I tilfælde af helt eller delvis tab af godset skal jernbaneselskabet betale en erstatning beregnet i forhold til godsets værditab fastsat på grundlag af godsets markedspris på det sted og på det tidspunkt, hvor det blev indleveret.

Skadeserstatningen for godset er højst 75 EUR pr. kg beskadiget bruttomasse, undtagen hvis fragtkontrakten omfatter en tegning af interesse i afleveringen eller angivelse af værdi. I dette tilfælde er den pågældende interesse eller værdi maksimumserstatningen.

Artikel 8

Erstatning for forsinkelser

1. Ved forsinkelser i den ankomsttid, der er aftalt i fragtkontrakten, skal jernbaneselskabet betale erstatning, som aftales indbyrdes mellem parterne i fragtkontrakten.

For bloktog kan erstatningen ikke være mindre end 5% og ikke højere end 25% af fragttariffen.

For vognladninger aftales erstatningen indbyrdes af parterne i fragtkontrakten under hensyn til vognladningens karakteristika.

2. I forbindelse med et system af bloktog organiseret om et transitcenter gælder den erstatningsordning, der omhandles i stk. 1, for de enkelte vogne på grundlag af fragttariffen for en vogn.
3. Overholder jernbanefragtkunden ikke kontraktforpligtelserne med hensyn til godsets, vognenes eller togenes aftalte ind-/afleveringstid, skal han betale en rimelig og passende erstatning, der aftales indbyrdes mellem fragtkontraktens parter.

Artikel 9

Erstatning for manglende oplysninger om forsinkelser

Hvis jernbaneselskabet ikke gør det nødvendige for hurtigst muligt i forvejen at underrette jernbanefragtkunden om muligheden for forsinkelser i den aftalte ankomsttid, skal jernbaneselskabet betale en erstatning, der aftales indbyrdes mellem fragtkontraktens parter.

Erstatningen kan ikke være under 5 % af fragttariffen.

Artikel 10

Erstatning for følgeskader

Hvis tab eller skade skyldes, at det ankomsttidspunkt, der er aftalt i fragtkontrakten, overskrides, skal jernbaneselskabet på grundlag af et bevis for sådanne skader eller tab betale erstatning på højst fire gange fragttariffen.

Erstatningen skal betales ud over den erstatning, der omhandles i artikel 8.

Artikel 11

Erstatning for jernbaneselskabets aflysning af tog

Parterne fastsætter ved aftale i fragtkontrakten, hvilken erstatning der skal ydes i tilfælde af, at jernbaneselskabet aflyser et tog.

Artikel 12

Erstatning for jernbanefragtkundens aflysning af tog

Parterne fastsætter ved aftale i transportkontrakten, hvilken erstatning der skal ydes i tilfælde af, at jernbanefragtkunden aflyser et tog.

Artikel 13

Erstatning i tilfælde af angivelse af værdien af det transporterede gods

Jernbaneselskabet og jernbanefragtkunden kan i fragtaftalen aftale, at fragtkunden angiver det transporterede gods til en bestemt værdi, der overstiger den grænse, der er fastsat i artikel 6. I dette tilfælde træder den angivne værdi i stedet for den grænse, der er fastsat i artikel 6.

Artikel 14

Erstatning i tilfælde af tegning af interesse i aflevering

Jernbaneselskabet og jernbanefragtkunden kan indbyrdes i fragtaftalen aftale, at kunden tegner en interesse i aflevering i tilfælde af tab, skade eller forsinkelser. Ved tegning af interesse i aflevering kan der kræves yderligere erstatning for påvist tab eller skade ud over den, der fastsættes i artikel 6, 7, 8 og 10, indtil det ved tegningen angivne beløb.

Artikel 15

Bortfald af ansvar

Erstatning udbetales ikke i følgende tilfælde:

- a) Uagtsomhed fra jernbanefragtkundens, henholdsvis jernbaneselskabets side
- b) Uagtsomhed eller anden handling fra tredjemands side

- c) Force majeure
- d) Forhold, som jernbaneselskabet eller jernbanefragtkunden ikke kunne undgå, og hvis følger de ikke havde kunnet forhindre, selv hvis de i tide have haft oplysninger om forholdets opståen.

Artikel 16

Jernbaneselskabernes ansvar

Det kontraherende jernbaneselskab, der har modtaget gods til fragt, er ansvarlig for fragten helt til ankomsten, herunder for håndteringen og/eller omladningen af vogne eller tog.

Uanset hvorledes jernbaneselskabet organiserer fragten, er de krav, der er fastsat i fragtkontrakten, bindende for alle jernbaneselskaber, der faktisk eller retligt inddrages i fragten.

Artikel 17

Jernbaneselskabets ansvar for egne ansatte

Jernbaneselskabet er ansvarlig for egne ansatte og andre personer, herunder infrastrukturforvaltere, hvis ydelser det benytter til udførelsen af fragttjenesten, når disse ansatte eller andre personer handler inden for rammerne af deres funktioner.

Artikel 18

Sager anlagt mod infrastrukturforvalteren

Bliver jernbaneselskabet erstatningspligtig ifølge denne forordning på grund af en fejl, som infrastrukturforvalteren er ansvarlig for, udbetaler jernbaneselskabet en rimelig erstatning til jernbanefragtkunden.

Jernbaneselskabet kan kræve, at infrastrukturforvalteren godtgør jernbaneselskabet den erstatning, det har udbetalt til jernbanefragtkunden. Infrastrukturforvalterens ansvar berører ikke den præstationsordning, der omhandles i artikel 11 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF⁸.

Artikel 19

Kvalitetskontrol

Fragtkontrakten skal omfatte regler for, hvorledes det kontrolleres, at kontraktens kvalitetskrav i forbindelse med de tjenester, der omhandles i denne forordning, overholdes.

⁸ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29.

Artikel 20

Rapportering

Kommissionen fremsender senest i januar 2009 en rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og virkningerne af denne forordning, især om hvorledes jernbanefragttjenesterne fungerer. Rapporten ledsages om nødvendigt af forslag til retsfor skrifter.

Artikel 21

Ikrafttrædelse

Denne forordning træder i kraft tyve dage efter offentliggørelsen i *Den europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

På Europa-Parlamentets vegne
Formand
[...]

På Rådets vegne
Formand
[...]

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMLISTRE VIRKSOMHEDER (SMV)

FORSLAGETS TITEL

Erstatning ved manglende overholdelse af kontraktlige kvalitetskrav i forbindelse med jernbanefragt.

REFERENCENUMMER

Nr.

FORSLAGET

1. Hvorfor er (under hensyn til nærhedsprincippet) fællesskabslovgivning nødvendig på dette område, og hvilke mål er de vigtigste i denne lovgivning?

Et af de politiske mål for Fællesskabets politik på jernbaneområdet er at effektivisere jernbanefragten. Efter Kommissionens opfattelse er den markedsintegrationspolitik, der er iværksat i EU, den bedste måde at forbedre jernbanefragten på. Liberaliseringen af jernbanefragtmarkederne og øget konkurrence forventes sammen med fælles regler for jernbanesikkerhed og foranstaltninger til fremme af interoperabilitet mellem de opdeltede nationale jernbanesystemer at medføre forbedringer. Der bliver dog sandsynligvis kun tale om en langsom skærpelse af konkurrencen, og serviceforbedringerne kommer derfor også kun gradvis. Det er imidlertid vigtigt, at forbedringerne sker hurtigt for at overbevise jernbanetransportkunderne om de fordele der er forbundet med fortsat at bruge jernbanetransport eller med at ændre deres logistiske processer i retning af jernbanetransport. Kommissionen er derfor overbevist om, at der er behov for særlige foranstaltninger for at overbevise kunderne om, at jernbanetransport er pålidelig. Kommissionen mener, at en forordning om erstatning ved manglende overholdelse af kontraktlige servicekrav er et hensigtsmæssigt middel til at nå dette mål.

Det er nødvendigt med en EU-foranstaltning om en erstatningsordning i forbindelse med jernbanefragt, da medlemsstaterne hidtil ikke har foreslået national lovgivning. Selv hvis medlemsstaterne lovgav for deres eget område, ville der være stor risiko for, at ordningerne ville blive forskellige og ville indebære, at jernbaneselskaberne måtte drives under helt forskellige forretningsvilkår, der ville føre til fordrejning af konkurrencen ved driften af konkurrerende internationale transportruter. EU-reglerne om erstatning skal dække internationale og nationale tjenester, da begge typer er snævert forbundne, og der ikke kan gennemføres særlige ordninger for de to trafiktyper.

KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. Hvem berøres af forslaget?
 - Hvilke erhvervssektorer berøres

Forslaget vil berøre alle jernbaneselskaber, der driver jernbanefragtvirksomhed i EU, og deres kunder (dvs. agenter, speditører og befragtere (kombitransport) osv.). Det vil også få indflydelse på jernbaneinfrastrukturforvaltere, der stille infrastrukturkapacitet til rådighed for disse jernbaneselskaber.

- Hvilke størrelser af virksomheder berøres (koncentrationen af SMV)

Forslaget berører hovedsagelig det dominerende traditionelle jernbaneselskab i medlemsstaterne og de nationale infrastrukturforvaltere, der normalt har monopol. Imidlertid berøres ligeledes de små og mellemstore jernbanevirksomheder, der opererer på fragtmarkedet i nogle medlemsstater.

- Er de berørte virksomheder koncentreret i bestemte regioner

Forslaget berører alle geografiske områder med jernbaneinfrastruktur og hvor der ydes jernbanefragtjenester i Fællesskabet.

3. Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe i forhold til forslaget?

De berørte jernbaneselskaber skal indgå kontrakter med deres kunder, der forpligter dem til at yde kvalitetsservice, oprette et kvalitetskontrolsystem og foretage de nødvendige produktionstilpasninger, så de kan overholde de aftalte kvalitetskrav. Jernbaneinfrastrukturforvalterne skal indgå kvalitetsaftaler med de jernbaneselskaber, der benytter deres infrastrukturer.

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

Kommissionen forventer, at den foreslåede erstatning vil blive et incitament, så jernbaneselskaberne forbedrer effektiviteten og fleksibiliteten inden for jernbanefragten. En bedre organisering af personalet og bedre udnyttelse af vogne, anvendelse af moderne dataredskaber, der muliggør real time eftersøgning af toge og vogne på internationale ruter, bedre fleksibilitet, der imødekommer kundens behov, samtidig med at sikkerheden sikres på rimeligt højt niveau, omkostningsbesparelser, der kan komme jernbaneselskaberne til gode som udbytte af den foreslåede ordning. Samtidig vil de ændringer som erstatningsordningen medfører, fører til kvalitetsforbedringer for kunden, der så stimuleres til at øge sin efterspørgsel efter jernbanefragtjenester.

Kommissionen har bestilt en undersøgelse om de principielle, retlige og økonomiske aspekter af erstatningsordningerne inden for jernbanefragt. Konsulenten anslår, at det generelle økonomiske nettoudbytte vil blive ca. 70 mio. EUR om året for EU-15.

- For beskæftigelsen

Beskæftigelsesvirkningen forventes at blive neutral. Gennemførelsen af erstatningsordninger inden for jernbanefragt vil få jernbaneselskaberne til at udnytte deres personale bedre, hvilket kan føre til lavere beskæftigelse. Den forventede vækst i efterspørgslen efter jernbanefragtjenester, som følge af den bedre servicekvalitet, kan imidlertid føre til nyansættelser, der kan kompensere for produktivitetsforbedringens negative beskæftigelsesvirkning.

- For investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder

Forslaget forventes at føre til nogle nyinvesteringer, f.eks. i nyt og mere effektiv rullende materiel.

- For virksomhederne konkurrenceevne

Kommissionen forventer en generel positiv virkning på konkurrenceevnen.

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, der tager højde for SMV'ernes særlige situation (lempeligere eller særlige krav osv.)?

Forslaget indeholder ikke foranstaltninger, der tager højde for SMV'ernes særlige situation, fordi små jernbaneselskaber normalt allerede yder bedre service, og derfor ikke direkte berøres i mange henseender.

HØRING

6. Lister over organisationer, som er hørt om forslaget, og en kortfattet redegørelse for deres væsentligste synspunkter.

Europæiske sammenslutninger af aktører på jernbanefragtmarkedet (f.eks. CER, ERFA, UIRR, UIP, ERFCP, EIM) er blevet hørt om de grundlæggende parametre i Kommissionens forslag, tillige med alle aktører, herunder medlemsstaterne, om resultaterne af den undersøgelse, som Kommissionen bestilte om de principielle, retlige og økonomiske aspekter af erstatningsordningen inden for jernbanefragt.

De interesserede parters holdninger varierer meget. Repræsentanter for kunderne er generelt positive over for forslagets grundlæggende elementer, men CER, der repræsenterer de traditionelle jernbaneselskabers interesser, er stærkt imod udkastet til forordning. Førstnævnte forventer positive resultater af initiativet, men sidstnævnte fokuserer på de omkostningsvirkninger, der forventes af gennemførelsen af erstatningsordningen. ERFA og EIM indtager en neutral holdning. Alle interesserede parter, herunder medlemsstaterne, anbefaler til at bringe fragtmarkedets aktører på vej mod et business-to-business miljø en "let" lovgivning med størst mulig frihed med hensyn til kontrakterne.



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 3.3.2004
KOM(2004) 140 endelig

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Fortsat integrering af det europæiske jernbanesystem – Den tredje jernbanepakke

INDHOLDSFORTEGNELSE

| | | |
|------|---|----|
| 1. | Hen imod et integreret europæisk jernbanesystem - Situationsrapport | 4 |
| 1.1. | Den ”anden jernbanepakke” og nødvendigheden af at behandle spørgsmålet om uddannelse af lokomotivførerne..... | 4 |
| 1.2. | Gennemførelse af tidsplanen for oprettelse af et integreret europæisk jernbanesystem | 6 |
| 2. | Det menneskelige aspekt af interoperabiliteten – et fælles koncept for uddannelse af lokomotivførere..... | 8 |
| 2.1. | Lokomotivførererhvervet – krav om specifikke kvalifikationer i et miljø, der er under forandring..... | 8 |
| 2.2. | Certificeringen skal baseres på enkle principper | 8 |
| 3. | Styrkelse af passagerernes rettigheder med henblik på at gøre jernbanerne mere attraktive..... | 9 |
| 3.1. | Utilstrækkelig international lovgivning | 9 |
| 3.2. | Mindsterettigheder, som skal gøre det lettere for den rejsende at disponere | 9 |
| 4. | Nye initiativer til forbedring af personbefordringen..... | 10 |
| 4.1. | Et marked præget af modsatrettede tendenser | 10 |
| 4.2. | Kontrolleret konkurrence på visse segmenter | 10 |
| 5. | Forbedring af kvalitetsniveauet i sektoren for jernbanegods | 11 |
| 5.1. | Ujævne præstationer, kundernes forventninger | 11 |
| 5.2. | Værktøjer, der kan hjælpe aktørerne med at forbedre kvaliteten..... | 12 |
| | Bilag: Status over gennemførelsen af direktiverne i jernbanesektoren..... | 13 |

1. HEN IMOD ET INTEGRERET EUROPÆISK JERNBANESYSTEM - SITUATIONSRAPPORT

Gennemførelsen af det nye europæiske regelsæt for jernbanetransporten skrider fremad i forhold til reformmålene i hvidbogen "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg"¹. Det fremgår af disse mål, at en fornyelse af jernbanesektoren er et centralt element i strategien for en bæredygtig mobilitet. Det drejer sig derfor om at gøre de mest miljøvenlige transportformer mere attraktive og konkurrencedygtige og at sætte kunderne, navnlig passagererne, i centrum for et transportsystem af høj kvalitet.

Kun ca. halvdelen af medlemsstaterne har til dato gennemført direktiv 2001/12/EF, 2001/13/EF og 2001/14/EF ("første jernbanepakke"), skønt fristen for gennemførelsen var fastsat til den 15. marts 2003 (se vedlagte tabel). Kommissionen har anlagt traktatbrudssøgsmål ved Domstolen mod de medlemsstater, som endnu ikke har anmeldt gennemførelsesforanstaltninger. Også i de nye medlemsstater betragtes disse direktiver som en del af den gældende fællesskabsret. Alt i alt håber Kommissionen, at de vil blive gennemført i hele den udvidede Europæiske Union i 2004. De er væsentlige for reformen af den europæiske jernbanesektor, da de åbner den internationale godstransport for konkurrence, opstiller en præcis og gennemsigtig ramme for tildeling af infrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur og indeholder krav om oprettelse af et tilsynsorgan i hver medlemsstat.

Integreringen af jernbanesystemerne er endvidere baseret på konvergens mellem de tekniske specifikationer med henblik på at sikre interoperabilitet mellem materiel og udstyr. På grundlag af direktiv 96/48/EF blev der i 2002 vedtaget en række obligatoriske specifikationer for jernbanesystemerne for højhastighedstog. Det gælder herefter om at fortsætte denne proces for resten af jernbanesystemet: i henhold til direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet for konventionelle tog skal der gives fortrinsret til de elementer, der er vigtige for den internationale jernbanegodstrafik, og der skal udarbejdes en første serie specifikationer inden den 20. april 2004. Kommissionen understreger, at alle medlemsstaterne skulle have gennemført direktiv 2001/16/EF senest den 20. april 2003, og at otte medlemsstater endnu ikke har anmeldt gennemførelsesforanstaltninger.

1.1. Den "anden jernbanepakke" og nødvendigheden af at behandle spørgsmålet om uddannelse af lokomotivførere

For at komplettere dette regelsæt forelagde Kommissionen den 23. januar 2002 en række forslag ("den anden jernbanepakke"), ledsaget af en meddelelse: "Mod et integreret europæisk jernbanesystem"². Det drejer sig om følgende forslag:

- Forslag til **direktiv om jernbanesikkerhed**³, som indeholder en definition af de vigtigste elementer i sikkerhedssystemerne for infrastrukturforvalterne og for jernbanevirksomhederne. Det drejer sig om at udvikle en fælles strategi for sikkerhed og at indføre et fælles system for udstedelsen af sikkerhedscertifikater og for deres indhold og gyldighed. Endelig drejer det sig om at indføre princippet om uafhængige tekniske undersøgelser i tilfælde af ulykker, således som det er sket i de øvrige sektorer.

¹ KOM(2001) 370 af 12.9.2001.

² KOM(2002) 18 af 23.1.2002.

³ KOM(2002) 22 af 23.1.2002.

- **Ændring af direktiverne 96/48/EF og 2001/16/EF om interoperabilitet**⁴, som først og fremmest tager sigte på en gradvis udvidelse af interoperabiliteten til hele jernbanenettet.
- Forslag til **forordning om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur**⁵, som skal yde teknisk bistand i forbindelse med arbejdet med at forbedre interoperabiliteten og sikkerheden. Detteagentur skal dels udarbejde fælles sikkerhedsstandarder og udvikle og forvalte et system til kontrol af sikkerhedsniveauet, dels forvalte et system for udarbejdelse, registrering og kontrol af de tekniske specifikationer for interoperabilitet.
- Forslag til **ændring af direktiv 91/440**⁶, som tager sigte på at udvide adgangsrettighederne til infrastrukturen, således at de også omfatter godstjenesteydelser inden for en medlemsstat, og at fremme liberaliseringen af markedet.

Disse forslag er blevet støttet kraftigt af Europa-Parlamentet og Rådet og er næsten færdigbehandlet. Teksterne i denne "anden jernbanepakke" forventes vedtaget i første kvartal 2004.

Under behandlingen af disse tekster, navnlig direktivet om jernbanesikkerhed og forslaget om oprettelse af etagentur, blev der i særlig grad fokuseret på spørgsmålet om uddannelse af lokomotivførere og togpersonale. Spørgsmålet blev ganske vist berørt i det første udkast til direktiv om sikkerhed, men der var enighed om, at der var behov for mere detaljerede fællesskabsregler. Dette er baggrunden for, at Kommissionen på mødet i Rådet (transport) den 28. marts 2003 forpligtede sig til at komplettere den "anden jernbanepakke" med et specifikt forslag om lokomotivførercertifikater. Europa-Parlamentet havde allerede, da det påbegyndte behandlingen af teksterne, udtalt, at det lagde afgørende vægt på uddannelsesspørgsmålene, og i sine ændringsforslag under andenbehandlingen udtalte det, at "udvikling af et sikkert jernbanesystem i EU kræver fastsættelse af harmoniserede betingelser for udstedelse af de relevante beviser for lokomotivførere og medrejsende personale, der udfører sikkerhedsopgaver"⁷.

Kommissionen tog derfor straks fat på arbejdet med at forberede og redigere et direktivforslag om lokomotivførercertifikater. Dette arbejde var baseret på en konsultation af de berørte parter, særligt de nationale sikkerhedsmyndigheder, jernbanevirksomhederne og repræsentanterne for personalet. Der blev endvidere taget hensyn til det arbejde, som arbejdsmarkedets parter havde udført på dette område.

Derfor kan Kommissionen nu, sammen med denne meddelelse, forelægge et fuldstændigt forslag om certificering af lokomotivførere, som udfører personbefordring og godstransport i Fællesskabet.

⁴ KOM(2002) 21 af 23.1.2002.

⁵ KOM(2002) 23 af 23.1.2002.

⁶ KOM(2002) 21 af 23.1.2002.

⁷ Ændringsforslag 50 – Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning om Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om jernbanesikkerhed i EU A5-0325/2003 af 22.10.2003.

1.2. Gennemførelse af tidsplanen for oprettelse af et integreret europæisk jernbanesystem

I sin meddelelse om den anden jernbanepakke⁸ forelagde Kommissionen en tidsplan for iværksættelsen af de foranstaltninger, der er fastsat i hvidbogen med henblik på den fase, der følger efter den "anden jernbanepakke". Denne tidsplan er gengivet nedenfor med angivelse af de foranstaltninger, der er truffet eller foreslået.

| Foranstaltning og tidsplan ifølge meddelelsen "Mod et integreret europæisk jernbanesystem" af 23. januar 2002 | Gennemførelse |
|--|--|
| <p><i>Foranstaltning nr. 1</i></p> <p>Kommissionen vil fremsætte forslag til retsakter og supplerende frivillige foranstaltninger med henblik på udvikling af et helt system af incitamenter til at højne kvaliteten.</p> | <p><u>2002</u></p> <p><i>Forslag om kvaliteten af godstransporten vedlagt som bilag</i></p> |
| <p><i>Foranstaltning nr. 2</i></p> <p>Udvidelse af anvendelsesområdet for begrebet "ansøger" i direktiv 2001/14/EF for at give flere aktører mulighed for at reservere infrastrukturkapacitet.</p> | <p><u>2003 / 2005</u></p> <p><i>Undersøgt, men ikke vedtaget i forbindelse med den anden jernbanepakke</i></p> |
| <p><i>Foranstaltning nr. 3</i></p> <p>Ændring af direktiv 2001/14/EF med henblik på at udvide kompetencen hos de reguleringsmyndigheder, der er omhandlet i direktivets artikel 30, til at omfatte tjenester, der leveres til jernbanevirksomhederne, for at sikre ikke-diskriminatorisk adgang til disse tjenester.</p> | <p><i>Endnu ikke gennemført, da det er nødvendigt først at gøre foreløbig status over reguleringsmyndighedernes virksomhed</i></p> |
| <p><i>Foranstaltning nr. 4</i></p> <p>Udarbejdelse af en plan for indførelse af trafikstyringssystemet ERTMS i hele Europa.</p> | <p><u>2002</u></p> <p><i>Forslag forventes forelagt i 2004</i></p> |
| <p><i>Foranstaltning nr. 5</i></p> <p>Kommissionen vil i forbindelse med revisionen af jernbanetransitprocedurerne fremsætte forslag til ensartede betingelser, der giver alle jernbanevirksomheder mulighed for at være omfattet af forenklede EF-transitprocedurer.</p> | <p><u>2002</u></p> <p><i>Forslag forventes forelagt i 2004</i></p> |

⁸ KOM(2002) 18 af 23.1.2002.

| | | |
|--|--------------------|---|
| <u>Foranstaltning nr. 6</u> Kommissionen vil foreslå foranstaltninger til nedbringelse af støjmissioner fra nye godsvogne. | <u>2003 / 2005</u> | <i>Teknisk specifikation for interoperabilitet under udarbejdelse</i> |
| <u>Foranstaltning nr. 7</u> Kommissionen vil foreslå foranstaltninger til nedbringelse af emissioner fra nye diesellokomotiver. | <u>2003/2005</u> | <i>Direktiv vedtaget⁹</i> |
| <u>Foranstaltning nr. 8</u> Kommissionen vil gå i dialog med jernbaneindustrien for at få gennemført frivillige foranstaltninger til nedbringelse af støj og emissioner fra den eksisterende vognbestand. | | <i>Undersøgelse i gang</i> |
| <u>Foranstaltning nr. 9</u> Kommissionen vil foreslå gradvis åbning af markedet for international personbefordring. | | <i>Forslag vedlagt</i> |
| <u>Foranstaltning nr. 10</u> Kommissionen vil foreslå et aktivt oplysningsarbejde over for offentligheden om passagerernes nuværende rettigheder og fremsætte forslag til en forordning, der skal styrke passagerernes rettigheder. | <u>2002</u> | <i>Forslag vedlagt</i> |

Det foreslås derfor nu at fortsætte gennemførelsen af de bebudede foranstaltninger ved hjælp af fire nye forslag:

- Forslag til direktiv om certificering af lokomotivførere, der udfører personbefordring og godstransport i Fællesskabet
- Forslag til forordning om internationale jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser
- Forslag til direktiv om liberalisering af markedet for personbefordring med jernbane
- Forslag til forordning om kvaliteten af godstransport med jernbane.

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/88/EF af 9. december 2002 om ændring af direktiv 97/68/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra forbrændingsmotorer til montering i mobile ikke-vejgående maskiner, EFT L 35 af 11.02.2003.

2. DET MENNESKELIGE ASPEKT AF INTEROPERABILITETEN – ET FÆLLES KONCEPT FOR UDDANNELSE AF LOKOMOTIVFØRERE

2.1. Lokomotivførererhvervet – krav om specifikke kvalifikationer i et miljø, der er under forandring

Det høje uddannelses- og kompetenceniveau, der kendetegner de 200 000 lokomotivførere, som kører i den udvidede Europæiske Union, er et væsentligt aktiv, som bidrager til jernbanesystemets høje sikkerhed. Lokomotivførernes uddannelse og kompetence er således et centralt element i forvaltningen af jernbanevirksomhedernes sikkerhed. En certificering af lokomotivførerne vil derfor være en forudsætning for, at en jernbanevirksomhed kan opnå et sikkerhedscertifikat, som giver den mulighed for at drive trafik på en infrastruktur.

En lokomotivfører skal være i besiddelse af to typer kvalifikationer. Ud over de generelle kvalifikationer, som er knyttet til lokomotivførererhvervet, skal lokomotivføreren være i besiddelse af specifikke kvalifikationer såsom kendskab til den pågældende jernbanestrækning, det anvendte materiel og de operationelle procedurer, der anvendes af den jernbanevirksomhed, for hvilken han arbejder.

Liberaliseringen af markederne for godstransport med jernbane samt forbedringerne af interoperabiliteten vil gradvist åbne nye perspektiver for lokomotivførerne. Et voksende antal lokomotivførere vil komme til at passere grænser og køre på en anden medlemsstats net. Der er flere vellykkede eksempler på, at lokomotivførere har udført internationale transporttjenester på grundlag af en aftale mellem jernbanevirksomheder. Disse eksempler viser, at det - med et passende uddannelsessystem - er muligt at forbedre transportydelse betydeligt og samtidig undgå kunstige stop ved grænsen.

Af hensyn til den fremtidige udøvelse af lokomotivførererhvervet i et integreret europæisk jernbanesystem er det vigtigt allerede nu at planlægge et certificeringssystem, som attesterer de specifikke kvalifikationer, der kræves for at føre et tog, og som samtidig letter trafikken og lokomotivførernes mobilitet.

2.2. Certificeringen skal baseres på enkle principper

Certificeringssystemet skal baseres på en klar og logisk sondring mellem to niveauer.

De generelle kundskaber, som kan sidestilles med en grunduddannelse, er knyttet til en person. Disse generelle kundskaber vedrører ikke en bestemt infrastruktur eller et bestemt net. De skal være anerkendte og gyldige på hele Fællesskabets område. Der udstedes et certifikat til lokomotivføreren som bevis på denne anerkendelse.

De specifikke kundskaber er knyttet til en bestemt rute. De omfatter kendskab til ruten, det anvendte materiel samt de operationelle procedurer, der anvendes af en bestemt jernbanevirksomhed. Anerkendelsen af disse kundskaber må derfor være begrænset til en bestemt kontekst.

Den foreslåede fællesskabsordning er baseret på disse enkle principper, idet den indbefatter et fælles dokument, som er gyldigt i hele Fællesskabet, med henblik på det første niveau og en række certifikater med henblik på det andet niveau. En lokomotivfører skal således være i besiddelse af et lokomotivførerbevis og et

certifikat (eller flere certifikater), der er knyttet til den jernbanevirksomhed, hvori han er ansat, den rute, han benytter, og det materiel, han kører.

3. STYRKELSE AF PASSAGERERNES RETTIGHEDER MED HENBLIK PÅ AT GØRE JERNBANERNE MERE ATTRAKTIVE

3.1. Utilstrækkelig international lovgivning

Beskyttelsen af passagerernes rettigheder er sammen med præcisionen og sikkerheden et væsentligt kriterium for de rejsendes valg af transportform. I flere medlemsstater er der eksempler på, at en aktiv indsats fra jernbanevirksomhedens side for at styrke passagerernes rettigheder (forsinkelser, refusion af udgifter osv.) har gjort denne transportform mere attraktiv og forbedret jernbanernes image. Passagerernes tillid til, at købet af en billet medfører visse rettigheder, gør det mere tillokkende at benytte jernbanerne, og der er talrige eksempler på god praksis i de enkelte medlemsstater.

Rejsende i international trafik er dog ofte mere udsatte, og jernbanevirksomhederne har undertiden tendens til at lægge ansvaret over på hinanden. De nuværende internationale regler, som er baseret på en international konvention (CIV¹⁰), er ikke tilstrækkelige. Denne konvention regulerer hovedsageligt forholdet mellem jernbanevirksomhederne (og ikke mellem passagererne og jernbanevirksomhederne). Desuden er det beskyttelsesniveau, der er fastsat i CIV, relativt lavt. Da det drejer sig om en international konvention, skaber CIV ikke umiddelbart rettigheder for den rejsende. Det er derfor nødvendigt at fastsætte en fællesskabsramme, som er forenelig med CIV, men som beskytter passagererne bedre, bl.a. ved at give passagererne bedre information om deres rettigheder og klagemuligheder.

3.2. Mindsterettigheder, som skal gøre det lettere for den rejsende at disponere

Adgangen til information, herunder information om billetpriser, samt muligheden for uden større besvær at købe billetter til en international rejse er den første forudsætning for, at jernbanerne kan tiltrække kunder. Herudover er det nødvendigt at lovgive om ansvar i tilfælde af ulykker eller hændelser på rejsen eller i tilfælde af forsinkelser. Det er endvidere nødvendigt at anerkende princippet om kompensation og at fastsætte tærskler for størrelsen af disse kompensationer afhængigt af, hvilken type rejse det drejer sig om. De forskellige klagemuligheder og behandlingen af klagerne skal lægges i faste rammer for at gøre det lettere for de rejsende at gebærde sig. Endelig skal der tages hensyn til bevægelsehæmmede personers specifikke behov.

Denne juridiske ramme, som beskytter passagerernes rettigheder, er så meget vigtigere, som markedet vil blive åbnet for visse tjenester. Koblingen mellem åbningen af markedet og indførelsen af strenge bestemmelser om passagerernes rettigheder skal skabe en dynamik, som resulterer i en forbedring af kvaliteten af de internationale jernbanetjenester og gør dem mere attraktive i forhold til

¹⁰ CIV (Fælles regler for kontrakten om international befordring af passagerer og bagage med jernbane) udgør bilag A til konvention af 9. maj 1980 om internationale jernbanebefordringer (COTIF) som ændret ved Vilnius-protokollen af 3. juni 1999. Teksterne er tilgængelige på netstedet: www.otif.org.

konkurrerende transportformer, navnlig lufttransporten, som råder over et mere og mere præcist regelværk om passagerernes rettigheder.

4. NYE INITIATIVER TIL FORBEDRING AF PERSONBEFORDRINGEN

4.1. Et marked præget af modsatrettede tendenser

Markedet for personbefordring med jernbane er ikke homogent, men opsplittet i segmenter. Af de seks milliarder passagerer, som hvert år befordres i Den Europæiske Union (EU 25), benytter det store flertal transportmidler inden for byområdet, i omegnen eller i regionen. En stor del af denne trafik er baseret på public service-forpligtelser og dermed også offentlig støtte.

Domstolen fastslog for nylig i en dom¹¹, at disse tjenester skal organiseres i overensstemmelse med forordning nr. 1191/69, og den af Kommissionen foreslåede modernisering¹² er mere nødvendig end nogen sinde.

For den interregionale trafik og den nationale fjerntrafik er situationen en helt anden. Udviklingen af højhastighedsnet i flere medlemsstater og udsigten til sammenkobling af det transeuropæiske højhastighedsnet senest i 2010 vil antagelig medføre dybtgående ændringer for disse tjenester, som vil blive mere og mere internationalt orienteret.

Andelen af international personbefordring med tog, anslået på basis af salget af internationale billetter, udgør ca. 10 % af jernbanevirksomhedernes omsætning vedrørende personbefordring¹³ (2,4 mia. EUR). Det drejer sig her om internationale strækninger, hvor hver passager passerer mindst én grænse. Det skal understreges, at internationale tog generelt giver mulighed for af- og påstigning inden for en og samme medlemsstat (cabotage). Andelen af denne trafik varierer, men er ofte meget betydeligt. F.eks. er togene på linjen Bruxelles-Køln fyldt op mellem Bruxelles og Liège, mens der ikke er nær så mange passagerer på strækningen Liège-Køln. Antallet af internationale tog, som ikke standser under kørslen gennem en og samme medlemsstat, er yderst begrænset. Det drejer sig kun om enkelte højhastighedsforbindelser.

4.2. Kontrolleret konkurrence på visse segmenter

Der findes to modeller for en liberalisering af markedet. Efter den ene model er det muligt via en konkurrencebaseret procedure at tildele en kontrakt om offentlig service, som om nødvendigt indebærer enerettigheder for en bestemt periode og eventuelt kompensationer for offentlig service. Denne model er velegnet til omegns- og regionaltrafik. Den danner grundlag for Kommissionens forslag om en modernisering af forordning nr. 1191/69 om public service-forpligtelser.

Den anden model går ud på, som det er tilfældet med jernbanegods, at åbne adgangen til infrastrukturen for de operatører, der ønsker at udføre tjenester. Det skal bemærkes, at tildelingen af adgangsrettigheder ikke er tilstrækkelig til at skabe reel

¹¹ Domstolens dom af 24.07.2003 i sag C-280/00 («Altmark»).

¹² KOM (2002) 107 af 21.2.2002, EFT C 151 E af 25.6.2002, s. 146-183.

¹³ For de små lande er denne andel betydeligt større: Luxembourg 70%, Belgien 33%, Østrig 17%.

konkurrence med øjeblikkelig virkning, da de potentielle konkurrenter ikke kan tilbyde tjenester, før de råder over:

- rullende materiel og lokomotivførere, som har tilladelse til at køre i de medlemsstater, hvor de har til hensigt at operere
- en licens til at drive jernbanevirksomhed i en medlemsstat
- et sikkerhedscertifikat, der udstedes af den nationale sikkerhedsmyndighed i hver af de medlemsstater, som de har til hensigt at køre igennem
- infrastrukturkapacitet (hvis det er med henblik på rutetrafik, skal ansøgningen om kapacitet indgives til infrastrukturforvalteren ca. et år, inden operationerne begynder).

Den anden liberaliseringsmodel, som er baseret på fri adgang til infrastrukturen, egner sig bedre til fjerntrafik eller specifikke tjenester, hvor forretningsmæssig innovation kan tænkes at tiltrække et nyt klientel (særtog, biltog osv.).

Det transeuropæiske højhastighedsnet, som vil blive sammenkoblet i 2010, vil også levne plads for nye konkurrencebaserede tjenester.

Derfor tager det forslag, der fremlægges nu, hensyn til de mange forskellige markedssegmenter ved at sikre, at der er en klar og enkel kobling mellem det område, der er dækket af en kontrakt om offentlig service (i overensstemmelse med forordning 1191/69), og det område, der er åbent for nye initiativer. Ifølge dette forslag skulle alle internationale tjenester åbnes for konkurrence den 1. januar 2010, undtagen på de strækninger, for hvilke der er indgået kontrakt om offentlig service.

Dette koncept, som er baseret på en gradvis åbning, tager i lige grad hensyn til nødvendigheden af at konsolidere den trafik, for hvilken der er indgået kontrakt om offentlig service (i overensstemmelse med det regelsæt, der er under modernisering), og nødvendigheden af at åbne de øvrige trafiktyper for nye initiativer.

5. FORBEDRING AF KVALITETSNIIVEAUET I SEKTOREN FOR JERNBANEGODS

5.1. Ujævne præstationer, kundernes forventninger

Til trods for talrige opmuntrende initiativer er det gennemsnitlige præstationsniveau for jernbanegods endnu ikke nået op på det niveau, som kunderne forventer. Flere vellykkede eksempler viser dog, at det er muligt at levere tjenester af høj kvalitet og at tiltrække nye kunder til jernbanerne, hvis man forbedrer organisationen på de internationale ruter, ansvarliggør aktørerne og fører en seriøs dialog med kunderne om kvaliteten af tjenesterne. Men til trods for disse mange opmuntrende tegn på fornyelse har en stor del af sektoren fortsat vanskeligheder med at gennemføre forbedringer. I de senere år er kvaliteten af tjenesterne endda i visse tilfælde blevet forringet, hvilket har ført til tab af store kunder. For en stor del af sektoren har den analyse, der blev forelagt for to år siden i meddelelsen "Mod et integreret europæisk jernbanesystem"¹⁴, fortsat gyldighed.

¹⁴ KOM(2002) 18 af 23.01.2002.

5.2. Værktøjer, der kan hjælpe aktørerne med at forbedre kvaliteten

Det af Kommissionen foreslåede initiativ har ikke til formål at tilsidesætte aftalefriheden. Tværtimod opfordres kunderne og jernbanevirksomhederne kraftigt til at indføre kvalitetskontrol- og kvalitetsudviklingssystemer, som på bedst mulig måde tilgodeser behovene alt efter trafiktype. Forslaget udgør snarere et fælles grundlag, som finder anvendelse, hvis det ikke lykkes for jernbanevirksomheden og kunden at etablere et specifikt system til forbedring af kvaliteten.

Derfor tager forslaget sigte på at indføre minimumsklausuler i transportaftalerne, som ellers mister deres gyldighed. En af disse klausuler går ud på, at parterne skal fastsætte en ordning med erstatning i tilfælde af forsinkelser eller skade på det transporterede gods. Endvidere fastsætter direktivet mindstegrænser for godtgørelse i tilfælde af forsinkelser: parterne skal fastsætte beløbet i transportkontrakten efter fælles overenskomst, men for at godtgørelsen kan udgøre et rimeligt økonomisk incitament, må den ikke være mindre end 5 % af transportprisen.

Kommissionen mener, at dette forslag vil være et stærkt incitament for jernbanevirksomhederne og deres kunder til at regulere spørgsmål om kvalitetshåndtering gennem aftaler.

Bilag

Status over gennemførelsen af direktiverne i jernbanesektoren

Direktiv 2001/12/EF, 2001/13/EF og 2001/14/EF skulle gennemføres senest den 15. marts 2003. Den 15. december 2003 ser situationen således ud:

| | |
|--|---|
| Medlemsstater, som har anmeldt gennemførelsesforanstaltninger | Belgien, Danmark, Finland, Frankrig, Italien, Nederlandene, Portugal, Spanien |
| Medlemsstater, som har anmeldt gennemførelsesforanstaltninger for nogle af de tre direktiver | Irland, Luxembourg |
| Medlemsstater, som endnu ikke har anmeldt gennemførelsesforanstaltninger | Det Forenede Kongerige, Grækenland, Sverige, Tyskland, Østrig |

Det skal understreges, at blandt de fem medlemsstater, som endnu ikke har anmeldt gennemførelsesforanstaltninger, har fire medlemsstater (Det Forenede Kongerige, Sverige, Tyskland og Østrig) liberaliseret markedet for jernbanegods på grundlag af deres nationale lovgivning.

Direktiv 2001/16/EF skulle gennemføres senest den 20. april 2003. Den 15. december 2003 ser situationen således ud:

| | |
|--|--|
| Medlemsstater, som har anmeldt gennemførelsesforanstaltninger | Belgien, Danmark, Finland, Luxembourg, Nederlandene, Portugal, Spanien |
| Medlemsstater, som endnu ikke har anmeldt gennemførelsesforanstaltninger | Det Forenede Kongerige, Frankrig, Grækenland, Irland, Italien, Sverige, Tyskland, Østrig |

Kommissionen har anlagt traktatbrudssøgsmaal ved Domstolen mod de medlemsstater, som endnu ikke har anmeldt gennemførelsesforanstaltninger.

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806

Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EUK

14. april 2004



Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner, KOM(2004) 139 endelig.

P. H. Olsen

Det følger videre af Kommissionens forslag, at medlemsstaterne under visse betingelser har mulighed for at begrænse markedsadgangen af hensyn til økonomien i jernbanepassagertransport, der er omfattet af kontrakter om offentlig servicetrafik.

Kommissionen understreger i sin begrundelse for forslaget, at jernbanevirksomheder for at kunne udnytte markedsåbningen fortsat skal være i besiddelse af rullende materiel og lokomotivførere, der er godkendt i den medlemsstat, hvor der skal køres samt sikkerhedscertifikat, der er udstedt af den pågældende medlemsstat.

2. Gældende dansk ret

- Lov om jernbanevirksomhed m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 310 af 28. april 2003.
- Lov nr. 1317 af 20. december 2000 om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne
- Bekendtgørelse nr. 59 af 2. februar 2004 om tildeling af jernbaneinfrastruktur (kanaler) m.v.

3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer:

Akademikernes Centralorganisation, Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, ARRIVA Danmark A/S, Banedanmark, DanmarksTransport-Forskning, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Danske Busvognmænd, DSB, Forbrugerrådet, HK/Stat, Trafik & Jernbane, Hovedstadens Udviklingsråd, HTS, Det Kommunale Kartel, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, Metro Service A/S, NOAH-Trafik, De samvirkende Invalideorganisationer, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel, Sund og Bælt Holding A/S, Ældre Sagen, Ørestadsselskabet I/S, Øresundsbrokonsortiet.

Et supplerende grundnotat vil blive fremsendt, når høringssvarene foreligger.

4. Lovgivningsmæssige- og statsfinansielle konsekvenser

Gennemførelsen af forslaget i dansk ret vil kræve en ændring af lov om jernbanevirksomhed m.v. Der vil blive tale om indgreb i amtsbanernes ene-

7. Tidligere forelæggelser i Europaudvalget

Sagen blev forelagt Europaudvalget til orientering den 3. marts 2004.

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806

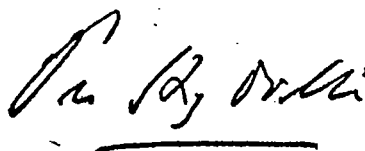
Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EUK

20. december 2004

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets supplerende grundnotat om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner, KOM(2004) 139 endelig.


P. B. Orskov



Notat



Trafikministeriet

Dato : 14. december 2004

Supplerende grundnotat om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner, KOM(2004) 139 endelig

Notatet supplerer grundnotat af 13. april 2004.

Høring

Forslaget er sendt i høring hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer:

Akademikernes Centralorganisation, Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, ARRIVA Danmark A/S, Danmarks Transportforskning, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Danske Busvognmænd, DSB, Forbrugerrådet, HK/Stat, Trafik & Jernbane, Hovedstadens Udvalgte, HTS, Det Kommunale Kartel, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, Metro Service A/S, NOAH-Trafik, De samvirkende Invalideorganisationer, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel, Sund og Bælt Holding A/S, Ældre Sagen, Ørestadsselskabet I/S, Øresundsbrokonsortiet.

Høringssvar

Akademikernes Centralorganisation, Danmarks Transportforskning, Dansk Jernbaneforbund, DSB, Ørestadsselskabet og Øresundsbro Konsortiet har ingen bemærkninger til forslaget.

Dansk Transport og Logistik

Dansk Transport og Logistik kan overordnet støtte, at Kommissionen har taget initiativ til en 3. jernbanepakke, men har ingen særlige bemærkninger til forslaget.

Railion Danmark A/S

Railion anfører generelt, at de to tidligere jernbanepakker endnu ikke har ført det ønskede med sig. Railion mener desuden, at tredje jernbanepakke indeholder elementer, der er direkte skadelige for godstransportbranchen. Railion kan derfor ikke støtte Kommissionens forslag til jernbanepakke 3. Railions specifikke indvendinger vedrører dog ikke forslaget om markedsåbning for passagertransport.

Dagsordenspunkt 12: Forslag til direktiv om certificering af togpersonale, der betjener lokomotiver og tog på Fællesskabets jernbanenet, KOM(2004) 142

Genoptrykt notat.

1. Baggrund og indhold:

Forslaget til direktivet er modtaget i Rådssekretariatet den 5. marts 2004. Det er fremsat under henvisning til EU-traktaten, særlig artikel 71, stk. 1, og vil skulle vedtages med kvalificeret flertal efter procedurene i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

Formålet med direktivforslaget er sikring af en ensartet certificering af lokomotivførere.

I. Hovedpunkterne, formål og definitioner

I direktivforslaget lægges der op til en fastlæggelse af betingelserne og procedurene for togpersonnel, der fører lokomotiver og tog på Fællesskabets jernbaner for en jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvalter. Certificeringen fratager dog ikke jernbanevirksomhederne og jernbaneinfrastrukturforvalterne ansvaret med sikkerheden for deres personale, herunder uddannelse, tilsyn og intern kontrol i overensstemmelse med jernbanesikkerhedsdirektivet (2004/49EF).

Direktivforslagets bestemmelser retter sig mod myndighederne, jernbanevirksomhederne og jernbaneinfrastrukturforvalterne, såvel som andre virksomheder, der kan have lokomotivførere ansat, i medlemsstaterne.

Der er lagt op til en gradvis indførelse af harmoniseringen:

Første fase (2006-2008): medlemsstaterne implementerer direktivet i den nationale lovgivning og sætter de nødvendige registre op

Anden fase (2008-2010): lokomotivførerne i grænseoverskridende trafik skal certificeres

Tredje fase (2010-2015): certificering af de øvrige lokomotivførere og andet personel

Lokomotivførere i grænseoverskridende trafik, der er certificerede efter regler inden direktivets ikrafttræden, må virke indtil 2010. Det øvrige lokomotivførere må fortsætte deres virke indtil 2015.

Inden 2015 skal alle certifikater fra før direktivets ikrafttræden således være udskiftet til certifikater, som overholder direktivet.

II. Certificering af lokomotivførerne

Der skelnes mellem den licens/det kørekort lokomotivføreren skal have udstedt af den kompetente myndighed i den enkelte medlemsstat og et harmoniseret certifikat, der udstedes af den jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvalter, som har den pågældende lokomotivfører ansat.

Licensen/Kørekortet, der er lokomotivførerens ejendom, udstedes med en konkret gyldighedsperiode til lokomotivførere, der opfylder de minimumsbetingelser, der er for lokomotivføreres fysiske og psykiske helbred, basal uddannelse og generelle professionelle evner.

I det harmoniserede certifikat angiver ansættelsesstedet – jernbanevirksomheden eller jernbaneinfrastrukturforvalteren – den virksomhedsspecifikke uddannelse lokomotivføreren har fået, såvel som det rullende materiel og den jernbaneinfrastruktur som lokomotivføreren er uddannet til at benytte.

Lokomotivførerne skal i det harmoniserede certifikat endvidere opdeles i tre kategorier: A) rangering af lokomotiver og fremførsel, B) passagerkørsel og C) godskørsel.

Lokomotivførerens kørekort må kun bruges til kørsel for den enkelte virksomhed, i det omfang jernbaneinfrastrukturen den pågældende er certificeret til er i overensstemmelse med den jernbaneinfrastruktur virksomheden i medfør af sit sikkerhedscertifikat er certificeret til at benytte.

III. Betingelser og procedurer til opnåelse af licensen/kørekortet og det harmoniserede certifikat

Der er ved betingelserne tale om minimumskrav, således at den enkelte medlemsstat kan stille skrapere krav. Direktivforslaget stiller bl.a. krav til alder, uddannelse, det mentale og fysiske helbred og eksamen vedrørende lokomotivførernes generelle viden om professionen, såvel som det rullende materiel og den jernbaneinfrastruktur pågældende certificeres til.

Kørekortet udstedes i et eksemplar i medlemsstatens eget sprog og skal fornyes hvert femte år.

IV. Den ansvarlige myndigheds opgaver og afgørelser

Den ansvarlige myndighed skal offentliggøre den nødvendige information, der behøves til opnåelse af kørekortet og kan uddelegere opgaverne med certificering af fysisk og mentalt helbred, psykolog test, generelt kendskab til professionen, udstedelse af nye licenser og opdatering af licenser, såvel som førelsen af registeret over licenser til af den ansvarlige myndighed hertil akkrediterede enheder. I det tilfælde skal der laves et register over personer og institutioner, der er akkrediteret i forhold til dette direktiv.

Myndigheden skal endvidere have et register over alle kørekort, deres udstedelses- og udløbsdato, ændringer osv. Informationerne fra registret skal kunne gøres tilgængelig for andre medlemslandes myndigheder. Registerne i Fællesskabet skal søges harmoniseret.

Virksomhederne skal have et register over de samme forhold for så vidt angår deres harmoniserede certifikat.

Udkastet til direktivet er suppleret med syv bilag, der blandt andet specificerer kravene til de fælles dokumenter, lokomotivførerens forpligtelser, grundlæggende betingelser for udvælgelsen af lokoførere og graden af kendskabet til rullende materiel og infrastruktur.

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

2. Gældende dansk ret

- Lov om jernbane, jf. Lovbekendtgørelse nr. 310 af 28. april 2003 af lov om jernbanevirksomhed m.v, med senere ændringer.
- Bekendtgørelse nr. 920 af 16. december 1998 om jernbanevirksomhed
- Bekendtgørelse nr. 510 af 20. juni 2002 om helbredskrav på jernbaneområdet
- Bekendtgørelse nr. 90 af 10. februar 1999 om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder
- Bekendtgørelse nr. 1031 af 13. december 2001 om sikkerhedscertifikat til jernbaneinfrastrukturforvaltere

3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer:

Akademikernes Centralorganisation, Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, ARRIVA Danmark A/S, Danmarks TransportForskning, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik, DSB, Forbrugerrådet, HK/Stat, Trafik & Jernbane, Hovedstadens Udviklingsråd, HTS, Kombi Dan A/S, Det Kommunale Kartel, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, Metro Service A/S, NOAH-Trafik, Railion Denmark A/S, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel, Ørestadsselskabet I/S, Øresundsbrokonsortiet.

Høringssvar:

Akademikernes Centralorganisation, Øresundsbrokonsortiet, Danmarks TransportForskning og Ørestadsselskabet I/S har ingen bemærkninger til forslaget.

Dansk Jernbaneforbund

Det er Dansk Jernbaneforbunds holdning, at grænsen for at blive ansat som lokomotivfører i en virksomhed bør være 23 år. Man henviser til de kommende betingelser for erhvervschauffører, der kører i udlandet. Dansk Jernbaneforbund finder også, at gyldigheden for kørekortet/licensen bør være et år efter at man ikke har fremført tog, i stedet for de i direktivet foreslåede fem år. Endvidere bør der indføres en erhvervspsykologisk test forud for ansættelsen i virksomheden eller optagelse på studiet.

DSB

DSB vil kunne acceptere, at direktivet ikke blot gælder for grænseoverskridende trafik men også for national trafik.

DSB finder, at opdelingen i rangerlokomotiver, passagertog og godstog er unødvendig. DSB er enig i, at kørekortet (licensen) bør ejes af lokomotivføreren.

DSB mener, at indholdet af Annex IV, generel programme and training method og Annex V, VI og VII beskrivende professionel knowledge henhører under den enkelte jernbanevirksomhed og bør som sådan udelades af direktivet.

DSB kan ikke se formålet med at udstyre togpersonalet med et certifikat og foreslår derfor, at punktet udgår af direktivforslaget. Baggrunden herfor er, at togpersonalet allerede er omfattet af helbreds krav når de udfører grænseoverskridende trafik, herunder helbredsgodkendelse og periodiske helbredsundersøgelser herefter.

Railion Denmark A/S

Railion DK hilser direktivforslaget velkomment, idet det overordnet set vil medvirke til at fjerne endnu en af hindringerne for etablering af et effektivt og konkurrencedygtigt marked for jernbanetransport. Railion DK finder, at det generelt er en hindring for den internationale jernbanetransport, at de enkelte lande har særregler for så vidt angår uddannelse og træning.

Railion DK finder endvidere at forslagens anvendelsesområde bør begrænses til kun at gælde for lokomotivførere involveret i grænseoverskridende trafik. Andre ombordværende medarbejdere har ifølge Railion DK kun begrænsede sikkerhedsmæssige funktioner, og derfor ville certificering af disse personalegrupper ikke kunne opveje omkostningerne og besværet forbundet med en certificering.

Railion DK støtter også forslaget til selve den fysiske udformning af certifikaterne således at et smart-card først indføres senere. Man støtter ligeledes, forslagens opsplitning i dels en personlig licens, dels specifikke, virksomhedsejede certifikater.

Dansk Transport og Logistik

Dansk Transport og Logistik kan støtte det foreliggende initiativ, idet det overordnet set vil medvirke til at fjerne endnu en af hindringerne for etablering af et effektivt og konkurrencedygtigt marked for jernbanetransport. Dansk Transport og Logistik noterer dog med beklagelse, at Kommissionen ikke i fuldt omfang har fulgt de vigtigste principper i den aftale på området, som CER og EFT allerede i januar 2004 på frivillig basis har opnået enighed om.

Dansk Transport og Logistik kan støtte, at direktivets anvendelsesområde begrænses til grænseoverskridende transport.

Dansk Transport og Logistik finder endvidere, at direktivets umiddelbare anvendelsesområde bør begrænses til kun at gælde for lokomotivførere, idet andre personalegrupper, f.eks. togførere kun i begrænset omfang udfører sikkerhedsklassificerede funktioner.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Direktivforslaget vil medføre ændring af Lov om jernbane, bekendtgørelsen om jernbanevirksomhed, bekendtgørelsen om helbreds krav på jernbaneområdet, bekendtgørelsen om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder og bekendtgørelsen om sikkerhedscertifikat til jernbaneinfrastrukturforvaltere.

Forslagets tiltag vil betyde investeringer i et uddannelsessystem, såvel som til et harmoniseret certificeringssystem og skønnes derfor at kunne have visse begrænsede statsfinansielle konsekvenser.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Det harmoniserede certificeringssystem vil navnlig medvirke til at åbne markederne, hvilket vil give lokomotivførere og andet togpersonel forbedrede muligheder for fri bevægelighed, samtidig med at sikkerhedsniveauet for lokomotivføreres og andet togpersonels arbejde fastholdes og udvikles. Det skønnes, at man hermed opnår en større effektivitet i jernbanesektoren.

6. Proportionalitets- og nærhedsprincippet

Kommissionen anfører at medlemsstaternes lovgivning vedrørende certificering af lokomotivførere er så forskellige at disse forskelle kun vil kunne udlignes ved en fastsættelse af ensartede harmoniserede regler på fællesskabsniveau.

Endvidere anfører Kommissionen at forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, idet forslaget ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at opnå målet om et harmoniseret uddannelses- og certificeringssystem.

Regeringen er enig i, at forslaget er i overensstemmelse med proportionalitets- og nærhedsprincippet.

7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Sagen blev forelagt Europaudvalget til orientering den 3. marts 2004 og den 4. juni 2004.

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806

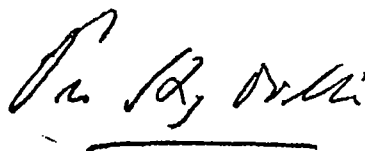
Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EUK

14. april 2004

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rettigheder og pligter gældende for passagerer i international togtrafik, KOM(2004) 143 endelig.


P. B. Olsen





Dato : 13. april 2004
J.nr. :
Sagsbeh. : HSc, lokaltelefon 23317
Org. enhed : 6. Kontor

Grundnotat om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rettigheder og pligter gældende for passagerer i international tog trafik, KOM(2004) 143 endelig

Resumé

Forslaget indebærer fastsættelse af rettigheder og pligter for passagererne på internationale jernbaneforbindelser. Forslaget sigter mod at ligestille rettighederne for passagerer i togtrafikken med de nuværende rettigheder for flypassagerer. Forslaget indeholder krav vedrørende: Jernbanevirksomhederne erstatningsansvar i forhold til passagerne ved eventuelle ulykker, aflysninger og forsinkelser, informationsniveauet til passagerne før, under og efter rejsen og herunder også jernbanevirksomhedernes forpligtigelse til at varetage salg af billetter til internationale rejser, handicappedgængeligheden samt et organ, der skal være ansvarlig for gennemførelsen af forordningen.

1. Baggrund og indhold

Forslaget til forordning er modtaget i Rådssekretariatet den 5. marts 2004. Det er fremsat under henvisning til EU-traktaten, særlig artikel 71, og vil skulle vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

Forslaget indebærer fastsættelse af rettigheder og pligter for passagerne i den internationale togtrafik inden for fire overordnede områder:

Erstatningsansvar: Jernbanevirksomhederne gøres erstatningspligtige over for passagerne ved ulykker, der medfører skader eller død. Forsikringsdækningen skal være på minimum 310.000 EUR pr. passager. Jernbanevirksomhederne gøres samtidig erstatningspligtige over for beskadiget bagage. Ved forsinkelser i ankomsttidspunktet, som overskrider en time eller ved forsinkelser, der medfører, at passageren ikke når et korresponderende tog, er jernbanevirksomheden pligtig til at yde enten økonomisk kompensation og/eller refundere passagerens udgifter til kost og logi frem til næste korresponderende tog. Sidstnævnte gælder dog ikke, såfremt årsagen til

forsinkelsen skyldes forhold, som operatøren ikke kunne have forudset eller forhindret.

Informationsniveau: Jernbanevirksomhederne skal inden rejsen levere information om køreplaner, der sikrer den hurtigste forbindelse mellem to destinationer samt om den billigste forbindelse. Der skal herunder også informeres om det forventede serviceniveau under rejsen. Under rejsen skal jernbanevirksomheden bl.a. informere om eventuelle forsinkelser, mulige videre forbindelser samt om servicen og sikkerheden ombord. Efter rejsen skal operatøren bl.a. oplyse om klagevejledning. Jernbanevirksomhederne skal generelt sikre, at offentligheden informeres om aflysninger af internationale tog.

Det følger af forslaget, at jernbanevirksomheder og salgsganter skal sælge billetter til internationale togrejser til såvel "hovedjernbanestationer" som til visse andre jernbanestationer, der betjener national fjerntrafik.

Handicaptilgængelighed: Stationsforvalteren skal sikre den nødvendige assistance til ind- og udstigning for bevægelseshæmmede, hvis assistancen er bestilt minimum 24 timer, før assistancen behøves. Hvis assistancen bestilles mindre end 24 timer, før den behøves, skal stationsforvalteren så vidt muligt sørge for den fornødne assistance.

Implementering af forordningen: Hvert medlemsland skal nedsætte et organ, der sikrer implementeringen af forordningen. Organet skal informere om egne beslutningsprocesser og -principper til de øvrige medlemslande for at fremme koordinationen af beslutningsprocessen. Organet skal være uafhængigt af bl.a. infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed, og skal desuden fungere som klageinstans for passagerer.

2. Gældende dansk ret

- Lov om jernbanevirksomhed m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 310 af 28. april 2003.
- Bekendtgørelse nr. 1194 af 18. december 2003 om ansvarsforsikring for skader i forbindelse med jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvaltning
- Bekendtgørelse nr. 71 af 18. september 1985 om konventionen af 9. maj 1980 om international jernbanebefordring (COTIF), med dertil knyttede akter

3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos følgende:

Institutioner, virksomheder og organisationer:

Akademikernes Centralorganisation, Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, ARRIVA Danmark A/S, Banedanmark, DanmarksTransport-Forskning, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Danske Busvognmænd, DSB, Forbrugerrådet, HK/Stat, Trafik & Jernbane, Hovedstadens Udviklingsråd, HTS, Det Kommunale Kartel, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, Metro Service A/S, NOAH-Trafik, De samvirkende Invalideorganisationer, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel, Ældre Sagen, Ørestadsselskabet I/S.

Et supplerende grundnotat vil blive fremsendt, når hørings svarene foreligger.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget til forordning vil være umiddelbart gældende i dansk ret, hvis det vedtages. Forslaget vurderes ikke at indeholde bestemmelser, der er i konflikt med gældende dansk ret, men der vil formentlig være behov for at fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af forordningens bestemmelser.

Der vil således skulle foretages ændringer i Lov om jernbanevirksomhed m.v. og bekendtgørelse nr. 1194 af 18. december 2003 om ansvarsforsikring for skader i forbindelse med jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvaltning.

For så vidt angår bekendtgørelsen om international jernbanebefordring (COTIF) vil der allerede skulle foretages en ændring af bekendtgørelsen i forbindelse med Danmarks ratifikation af Vilnius protokollen fra 1999, der er seneste ændring til COTIF traktaten.

Forslaget vurderes ikke at indebære statsfinansielle konsekvenser.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forbrugerne sikres med forslaget bedre rettigheder. De forbedrede forhold forventes at have en positiv effekt på antallet af passagerer i den internationale togtrafik. Med en ændret demografisk fordeling i de europæiske lande med en voksende andel af ældre i befolkningen skønnes toget på sigt at blive et attraktivt befordringsmiddel som alternativ til bil og bus. Da den internationale passagertogtrafik til og fra Danmark er meget beskedent, forventes forslaget ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

6. Proportionalitets- og nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at da forslaget sigter mod at forbedre passagernes rettigheder og det generelle serviceniveau i den internationale togtrafik, skønnes medlemslandene ikke i stand til i tilstrækkeligt omfang at sikre gennemførelse af sådanne regler. Behovet for koordination i den internationale passagertogtrafik understøtter nødvendigheden af at reglerne gennemføres på Fællesskabsplan.

Regeringen er enig i, at forslaget er i overensstemmelse med proportionalitets- og nærhedsprincippet.

7. Tidligere forelæggelser i Europaudvalget

Sagen blev forelagt Europaudvalget til orientering den 3. marts 2004.

**Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere**

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806

**Bilag
1**

**Journalnummer
400.C.2-0**

**Kontor
EUK**

14. april 2004



Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om kompensation for manglende opfyldelse af kvalitetsbetingelser i kontrakter om jernbanegodsbefordring, KOM(2004) 144 endelig.

P. H. Olsen



Dato : 13. april 2004
J.nr. :
Sagsbeh. : VIR, lokaltelefon 25002
Org. enhed : 7. Kontor

Grundnotat om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om kompensation for manglende opfyldelse af kvalitetsbetingelser i kontrakter om jernbanegodsbefordring. KOM(2004) 144 endelig

Resumé

Forslaget om kompensation for manglende opfyldelse af kvalitetsbetingelser er et yderligere led i regelændringen til forbedring af effektiviteten og fleksibiliteten af produktionsprocesserne for jernbanegodstransporter.

Kommissionen lægger op til en harmonisering af kontraktlige betingelser vedrørende blandt andet kompensation for tabt gods, for beskadiget gods, for forsinkelser, herunder for manglende information om forsinkelser og for følgeskader, såvel som en tilpasning af erstatningsniveauerne.

1. Baggrund og indhold

Forslaget til forordning er modtaget i Rådssekretariatet den 5. marts 2004. Det er fremsat under henvisning til EU-traktaten, særlig artikel 71, stk. 1, og vil skulle vedtages med kvalificeret flertal efter procedurerne i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

EU-Kommissionens undersøgelser har vist, at dårlig kvalitet på serviceområdet i jernbanesektoren medfører tab for virksomhederne, såsom tabte indtægter, manglende effektivitet i anvendelse af medarbejdere og ressourcer, såvel som øgede kompensationskrav fra kundernes side.

Forliget den 16. marts 2004 mellem Rådet og Europa Parlamentet om Europa Kommissionens forslag til EU's 2. jernbanepakke medfører en ændring af direktivet 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner. Medlemsstaterne forpligtes således til at åbne deres jernbanenet for gods-transport senest den 1. januar 2006 og for cabotagekørsel - som er gods-transport på samme betingelser som nationale jernbanevirksomheder - senest den 1. januar 2007.

Det nuværende system for kompensationer for kunder til international jernbanegodstransport området er reguleret i CIM-annekset til konventionen af 9. maj 1980 om international jernbanebefordring (COTIF).

Den foreslåede forordning skal, under hensyntagen til principperne fastsat i CIM-annekset, såvel som den seneste ændring af direktiv 91/440/EØF være med til at skabe rammerne for en forbedring af kvaliteten af jernbanegodstransporten både nationalt og internationalt og derved fremme konkurrencen og produktiviteten i denne del af jernbanesektoren.

De grundlæggende parametre forslaget berører er afgrænsning af ansvarsområder, kvalitetskriterier relateret til godstransport på jernbane, kompensationsniveauer, kvalitetsovervågningssystemer, ansvarsbegrænsninger og jernbaneinfrastrukturforvalternes ansvar.

Kvalitetskriterierne forventes indført i form af klausuler, der skal indgå i enhver befordringskontrakt for derved at skabe et ensartet system af befordringsbetingelser. Kvalitetskriterierne angiver derved en form for ramme, som kontrakterne skal udformes efter.

Kompensationsniveauerne, hvilket vil sige erstatningerne ved manglende overholdelse af de kontraktlige betingelser, vedrører blandt andet kompensation for tabt gods, for beskadiget gods, for forsinkelser, herunder for manglende information om forsinkelser og for følgeskader.

I forslaget lægges der således op til, at erstatningssatserne for bortkommet og beskadiget gods tredobles i forhold til reguleringen i CIM-annekset.

2. Gældende dansk ret

- Lov om jernbanevirksomhed m.v., jf. Lovbekendtgørelse nr. 310 af 28. april 2003 af lov om jernbanevirksomhed m.v.
- Lov om jernbanesikkerhed m.v., jf. Lovbekendtgørelse nr. 667 af 08. august 2002 om jernbanesikkerhed m.v., med senere ændringer
- Lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne, jf. Lov nr. 1317 af 20. december 2000 om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne
- Bekendtgørelse nr. 71 af 18. september 1985 om konventionen af 9. maj 1980 om international jernbanebefordring (COTIF), med dertil knyttede akter
- Bekendtgørelse nr. 90 af 10. februar 1999 om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder

- Bekendtgørelse nr. 1031 af 13. december 2001 om sikkerhedscertifikat til jernbaneinfrastrukturforvaltere
- Bekendtgørelse nr. 1194 af 18. december 2003 om ansvarsforsikring for skader i forbindelse med jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvaltning

3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer:

Akademikernes Centralorganisation, Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, ARRIVA Danmark A/S, Banedanmark, Danmarks Transport-Forskning, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik, Danske Speditører, DSB, Forbrugerrådet, HK/Stat, Trafik & Jernbane, Hovedstadens Udviklingsråd, HTS, Kombi Dan A/S, Det Kommunale Kartel, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, NOAH-Trafik, Railion Denmark A/S, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel.

Et supplerende grundnotat vil blive fremsendt, når høringssvarene foreligger.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget til forordning vil være umiddelbart gældende i dansk ret, hvis det vedtages. Forslaget vil dog medføre ændring af Lov om jernbanevirksomhed m.v., Lov om jernbanesikkerhed m.v., Lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne, bekendtgørelsen om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder, bekendtgørelsen om sikkerhedscertifikat til jernbaneinfrastrukturforvaltere og bekendtgørelsen om ansvarsforsikring for skader i forbindelse med jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvaltning.

For så vidt angår bekendtgørelsen om international jernbanebefordring (COTIF) vil der allerede skulle foretages en ændring af bekendtgørelsen i forbindelse med Danmarks ratifikation af Vilnius protokollen fra 1999, der er seneste ændring til COTIF traktaten.

Forslaget skønnes ikke at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser.

5. Samfundøkonomiske konsekvenser

Et harmoniseret system af kvalitetskrav for jernbanegodstransport bidrager til at forbedre den enkelte jernbanevirksomheds mulighed for effektivitet. Reguleringen vil navnlig medvirke til at støtte åbningen af markedet for godstransport på jernbanen.

Kommissionen finder på grundlag af en grov vurdering, at de foreslåede regler vil give en overordnet, årlig økonomisk nettofordel på 70 mio. euro for de 15 nuværende medlemsstater tilsammen.

Kommissionen bemærker dog, at større effektivitet kan medføre mindre beskæftigelse, som dog vil blive imødegået af større konkurrencedygtighed. Endelig må det forudses, at jernbanevirksomheder skal foretage investeringer i f.eks. bedre rullende materiel.

6. Proportionalitets- og nærhedsprincippet

Det er Kommissionens opfattelse, at medlemsstaterne ikke selv kan opnå den nødvendige effektivitet og fleksibilitet på jernbanegodstransporten, på grund af de omfattende internationale dimensioner i denne form for transport.

Kommissionen finder endvidere, at EU-regler på dette område må dække både international og national jernbanegodstransport, da begge typer trafik er tæt forbundet og derfor ikke kan reguleres separate.

Endvidere anfører Kommissionen, at forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, idet forslaget ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at opnå målet om en forbedret kvalitet ved godstransport på jernbanen.

Regeringen er enig i, at forslaget er i overensstemmelse med proportionalitets- og nærhedsprincippet.

7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Sagen blev forelagt Europaudvalget til orientering den 3. marts 2004.